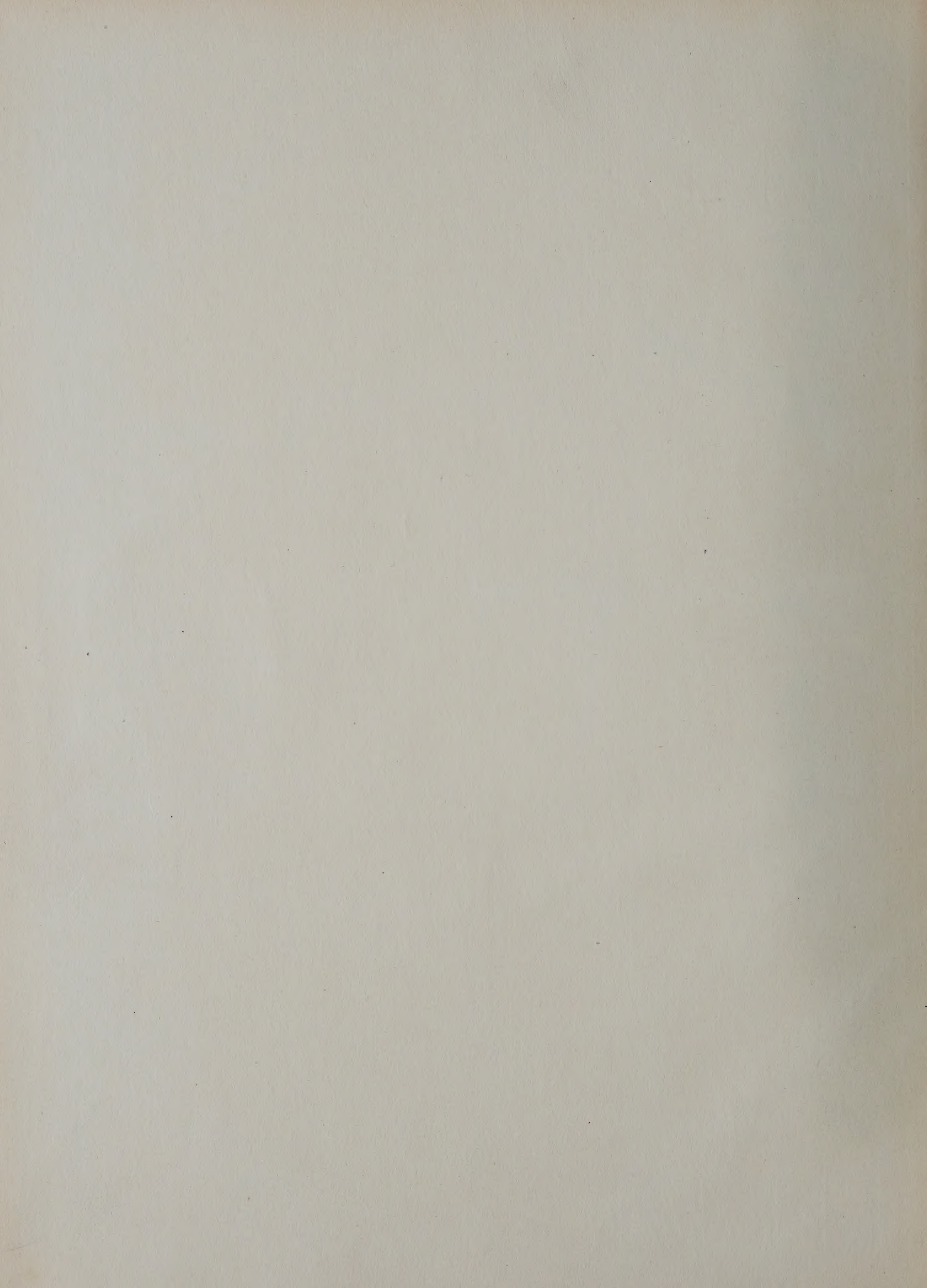






ZEITSCHRIFT
FÜR
BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Concessionirter Sächsischer Schiffer-Verein zu Dresden.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Linksemsische Kanal-Genossenschaft zu Lingen a. d. Ems.
6. Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
7. Kanal-Verein Berlin—Leipzig.
8. Neckar—Donau-Kanal-Comité mit dem Sitze in Stuttgart.
9. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
10. Nordwestdeutscher Kanal-Verein zu Oldenburg i. Gr.
11. Ostdeutscher Fluß- und Kanalverein mit dem Sitze in Bromberg.
12. Ostpreußischer Provinzial-Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt zu Königsberg i. Pr.
13. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
14. Provinzial-Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in der Provinz Posen zu Posen.
15. Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt mit dem Sitze in Breslau.
16. Schiffahrtsverein Magdeburg zu Magdeburg.
17. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
18. Verein für Schiffbarmachung der Lippe mit d. Sitze in Hamm i.W.
19. Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen mit dem Sitze zu Hannover.
20. Verein zur Schiffbarmachung der Werra mit dem Sitze in Hannover.
21. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr, Witten a. d. Ruhr.

Verantwortlicher Schriftleiter: **Dr. Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140**

XXII. JAHRGANG 1915

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

BERLIN 1915
DRUCK UND KOMMISSIONS-VERLAG VON RUDOLF MOSSE, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46—49

I. Systematische Inhaltsangabe

Vorbemerkung:
Die Ziffern bezeichnen die Seitenzahlen

I. Vereinsnachrichten.

1. Mitteilungen aus dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.

2. Mitteilungen aus verwandten Vereinen.

II. Fluss- und Kanalschiffahrt in Deutschland.

III. Fluß- und Kanalschiffahrt in Oesterreich-Ungarn und der Schweiz.

IV. Fluß- und Kanalschiffahrt im Ausland.

V. Amtliche Nachrichten.

VI. Statistik des Verkehrs auf den deutschen Wasserstraßen.

VII. Schiffahrtsrecht und verwandte Gebiete.

VIII. Todesnachrichten.

IX. Kleine Mitteilungen.

X. Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau.

XI. Bücherbesprechungen.

II. Alphabetisches Sachregister

Vorbemerkung:

Solche Materien, die nicht unter dem betreffenden Stichwort gefunden werden, sind unter der entsprechenden geographischen Bezeichnung zu suchen.

Die Ziffern bezeichnen die Seitenzahlen.

A.

B.

XXII. Jahrgang 1915
Heft 1/2
Januar

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten **40 Pfennig** die 4 gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140*, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

Anlässlich des 70. Geburtstages Seiner Majestät des **Königs Ludwig III. von Bayern** hat der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt an den König das nachstehende Glückwunschtelegramm gerichtet:

An
Seine Majestät König Ludwig von Bayern.
München.

In Deutschlands schwerste und grösste Zeit fällt der siebenzigste Geburtstag Euerer Majestät. — Wir bitten, zu diesem Tage unsere tiefstempfundenen Glückwünsche Euerer Majestät aussprechen zu dürfen. Noch viele Jahre der Gesundheit und des segensreichen Wirkens für das ganze deutsche Volk mögen Euerer Majestät beschieden sein. Das walte Gott!

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.
Flamm, Vorsitzender.

Von Seiner Majestät ist darauf das nachstehende Antworttelegramm eingelaufen:

Herrn Geheimen Regierungsrat Flamm,
Vorsitzender des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt
Charlottenburg.

Für die treuempfundenen Glückwünsche zu Meinem 70. Geburtstag sage Ich Ihnen und allen Angehörigen des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt herzlichen Dank.

Ludwig.

Die **vorläufige Tagesordnung zur ordentlichen Hauptversammlung** befindet sich auf der nächsten Seite. — Die nächste Nummer dieser Zeitschrift erscheint am 15. Februar.

Vorläufige Tagesordnung

der

Ordentlichen Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt,

abzuhalten Mittwoch, den 24. Februar 1915, abends 7 Uhr im Festsaal der Handelskammer zu Berlin, Dorotheenstraße 8.

1. Geschäftliche Mitteilungen.
2. Erstattung des Geschäftsberichts für das Jahr 1914 (Berichterstatter: Der Geschäftsführer).
3. Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1914 (Berichterstatter: Der Schatzmeister).
4. Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1914 und Entlastung des Schatzmeisters (Berichterstatter: Die Rechnungsprüfer).
5. Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1915.
6. Wahlen für den Großen Ausschuß in Gemäßheit der Bestimmungen in § 17, 3 und § 18 der Vereinssatzungen.
7. Vortrag. (In Aussicht genommenes Thema: „Der Mittellandkanal, unter besonderer Berücksichtigung seiner strategischen Bedeutung.)
8. Verschiedenes und Anträge aus der Versammlung.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt

Flamm, Geh. Regierungsrat, Professor, Vorsitzender. **Wolff,** Generalsekretär, stellvertretender Geschäftsführer.

Hat die Binnenschiffahrt im Kriege versagt?

Von Georg Gothein, M. d. R.

Weil die Binnenschiffahrt seit Ausbruch des Krieges nicht das geleistet hat, was man von ihr gehofft hatte, ist aus Kleinschifferkreisen angeregt worden, eine Kriegsorganisation der Binnenschiffahrt jedes Stromgebietes zu schaffen, welche den gesamten Betrieb während der Kriegsdauer übernimmt. Ehe man einem solchen, sehr schwer zu realisierenden Plane nähertritt, muß man sich über die Ursachen klar werden, aus denen die Binnenschiffahrt ihre Friedensleistungen in der Kriegszeit so stark eingeschränkt hat.

Bei den ostpreußischen Wasserstraßen, der Weichsel, dem Bromberger Kanal und der Netze, die vorwiegend der Verfrachtung von russischen forst- und landwirtschaftlichen Produkten dienen, ist es ohne weiteres klar, daß mit dem Moment des Kriegsausbruchs dieser Verkehr eingestellt werden mußte. Natürlich wirkte das auf die Wartheschiffahrt und auf den Wasserverkehr in russischen Hölzern nach Berlin zurück, also auch auf die märkischen Wasserstraßen.

Die Feindseligkeiten zur See — das Aufhören der deutschen Seeschiffahrt in der Nordsee — bewirkten natürlich einen außerordentlichen Rückgang des Hamburger, Bremer und Emdener Ueberseehandels. Damit wurden der Elbe mit den märkischen Wasserstrassen, ferner der Weser und Ems mit dem Dortmund—Ems-Kanal der größte Teil der Bergfrachten entzogen. Das um so mehr, als England völkerrechtswidrig Getreide, Futtermittel, Metalle, Mineralöle, Kohlen, Wolle, Kolonialwaren, Schmalz, kurz beinahe alles und jedes als Kriegskonterbande erklärte und damit es auch den neutralen Schiffen unmöglich machte, diese Berggüter der Binnenschiffahrt nach den deutschen Flußmündungen zu bringen. Englische Steinkohlen, die sonst über Hamburg und Stettin in großen Mengen auf den Binnenwasserstraßen hereinkommen, fielen natürlich mit dem ersten Tage des Krieges fort.

Für den Rhein hörte mit ihm zunächst aller Verkehr mit Belgien — insbesondere mit dem Welthafen Antwerpen — auf. Dorthin kann sich nach Beseitigung der durch Schiffsversenkungen usw. bewirkten Schiffahrtshindernisse wohl ein Lokalverkehr allmählich wieder entwickeln, aber der Seehafen bleibt während des Krieges gesperrt. Und nicht viel anders ist es infolge der Konterbandebestimmungen mit den Niederlanden, die darüber notgedrungen Ausfuhrverbote haben erlassen müssen. Im wesentlichen sind ja nur Eisenerze und vielleicht Baumwolle freigegeben. Allerdings die Ausfuhr deutscher Industrieerzeugnisse kann über die niederländischen Häfen weiter erfolgen. Aber natürlich ist sie infolge des Krieges stark eingeschränkt, zumal solche Absatzgebiete wie England mit seinen Kolonien und Russland völlig verschlossen sind und die Kaufkraft Südamerikas unter den europäischen Kriegswirren und der Verhinderung ihrer Ausfuhr durch die englischen Konterbandebestimmungen enorm gelitten hat.

Der Kohlenverkehr nach dem Oberrhein wie nach Holland ist lebhaft geblieben.

An sich hätte der Oderverkehr vielleicht am wenigsten vom Kriege betroffen zu werden brauchen, wenn nicht die Sorge vor der russischen Invasion die Militärbehörden veranlaßt hätten, ihn bald nach Kriegsausbruch einzustellen. Zudem ist der größte Teil dieses Verkehrs auf den Umschlag von Bahn zu Schiff und umgekehrt angewiesen. Die Umschlagstellen wurden aber geschlossen. Als dann der Weitertransport der Schiffsgefäße freigegeben wurde, war das Wasser stark abgefallen, und die unterwegs befindlichen, fast durchweg voll beladenen Schiffe mußten leichtern; es fehlte aber an Leichterraum wie an Mannschaften. Nicht nur daß ein sehr erheblicher Teil der Bemannung zu den Fahnen einberufen war, es hatten auch viele aus Angst vor dem Einfall der Russen die Schiffe mitten im Strom verlassen. Mühsam mußte die Bemannung für jedes Schiff, das in Bewegung gesetzt werden sollte, zusammengesucht werden, was um so schwerer war, als für Breslau, den Mittelpunkt der Oderschiffahrt und für Oberschlesien, den Hauptfrachtgeber, Telephonsperre bestand. Wurde diese auch gemildert, kehrten manche Schiffsleute auch zurück, wurden die noch nicht einberufenen landsturmpflichtigen Schiffsmannschaften schließlich auch bis 1. Dezember zurückgestellt, so ergaben sich doch unsagbare Schwierigkeiten; vermehrt wurden sie noch durch die unrichtige Auslegung der Zurückstellung der Landsturmpflichtigen durch zahlreiche Ortspolizeibehörden. Mehr noch durch die wiederholt volle Inanspruchnahme der Eisenbahnen für Truppenverschiebungen usw., so daß der Umschlagsverkehr

immer wieder unterbrochen wurde. Zudem waren die Wasserabladungen der Gruben ungenügend, und mußten darüber die Schiffe meist ungebührlich lange warten, ehe sie ihre Ladung vollständig erhielten. Auch herrschte namentlich in der Rüben- und Kartoffelernte Wagenmangel.

Aber auch manche Dispositionen der Behörden erschwerten den Wasserverkehr, schränkten seine Leistungen ein. Zur Versorgung Breslaus mit Kohlen für den Fall einer Belagerung wurde eine Anzahl während der Betriebssperre zurückgehaltener Kähne nachträglich entladen, was mangels geeigneter Entladevorrichtungen an den improvisierten Lagerplätzen und mangels geübter Mannschaften dafür ganz ungeheure Zeit in Anspruch nahm und die Eisenbahn nötigte, solche Orte wie Berlin, Stettin, die auf den Wasserbezug von Kohlen eingerichtet sind, direkt zu versorgen.

Während in Stettin für die oberschlesischen und Witkowitzer Hütten erhebliche Eisenerzsendungen — namentlich aus Südschweden — und auch Phosphate Bergfrachten lieferten, wurde deren Entladung in Cosel-Oderhafen lange Zeit nicht gestattet, wodurch Mangel an Kahnraum hervorgerufen wurde; nach Witkowitz wurden von dort erst Ende November Wagen zur Verfügung gestellt.

Unbegreiflich war es, daß, als der Talverkehr für Kohlen endlich freigegeben wurde, dies nur bezüglich der Richtung Berlin geschah, während der Kohlenverkehr nach Stettin der Eisenbahn vorbehalten blieb. Die mit Kohlen beladenen Kähne mußten also erst nach Berlin, dort löschen, von da nach Stettin, um Erze zu laden. Wieviel mehr hätten dieselben Kähne leisten können, wenn sie direkt mit Kohle nach Stettin hätten fahren dürfen, das bei dem Fortfall englischer Kohle doch auf die oberschlesische Kohle angewiesen ist! Wieviel geringer wäre der Wagenmangel geworden, wenn man die Versorgung Stettins der Oderschiffahrt überlassen und dafür den Umschlagsverkehr in Cosel-Oderhafen besser ausgenutzt hätte!

Erwägt man schließlich noch, daß es in Hamburg fast keine Bergfrachten nach Schlesien gab, daß das russische wie das galizische und der größte Teil des sonstigen österreichisch-ungarischen Hinterlandes der Oderschiffahrt infolge des Krieges ganz oder größtenteils versagten, zieht man zudem die vorstehend geschilderten Erschwerungen des Oderverkehrs in Betracht, so wird man erstaunen, was diese beispielsweise im Oktober, wo der Wasserstand besser und die Verkehrshemmungen geringer waren, noch geleistet hat.

Nicht der Mangel an Organisation hat die Schuld daran getragen, wenn die Leistungen nicht größer waren, sondern die infolge des Krieges teils naturgemäß eintretenden, teils auf Anordnung der Behörden erfolgten Verkehrshemmungen. Auch eine einheitliche Organisation hätte demgegenüber kaum mehr leisten können.

Schließlich sei noch erwähnt, daß der Mangel einer Verbindung der ostdeutschen mit den westdeutschen Wasserstraßen deren Ausnutzung für den Binnenverkehr erheblich einschränkt und ihnen die Bedeutung nimmt, die sie andernfalls in Kriegszeiten haben könnten.

Die ostdeutsche Binnenschiffahrt als Musterbeispiel für den Wert der Binnenschiffahrt im Kriege

Die Binnenschiffahrt auf den ostdeutschen Flüssen war mit Ausbruch des Krieges zunächst vollständig lahmgelegt. Sie ist ja nur zum geringen Teil mit der Beförderung von Gütern, die deutscher Herkunft sind, beschäftigt. Was sie am meisten zu befördern hat, sind einerseits englische Kohlen, die über Königsberg, Memel und Danzig eingeführt werden, auch landwirtschaftliche Maschinen, deren Ursprung zum guten Teil England ist, ferner Baumaterialien, die von Dänemark und Schweden kommen, kurzum überhaupt vorwiegend Güter ausländischer Herkunft, die bei Kriegsausbruch fast gänzlich ausblieben. Anderseits ist sie mit der Beförderung der Güter und Rohstoffe beschäftigt, die von Rußland kommen und über die ostdeutschen Häfen ausgeführt werden. Die Memelkähne haben Hölzer aus Kowno fortzuschaffen, wobei auch ein großer Teil der Schleppdampfer dauernd Beschäftigung findet, oder sie führen Bretter und Balken mit sich, die von den Schneidemühlen an der Memel aus russischem Rohmaterial geschnitten sind. Weitere zahlreiche Schleppdampfer sind dauernd mit dem Fortschaffen der aus Rußland kommenden Holzflöße beschäftigt. Auf der Weichsel ist der Verkehr mit Auslandsgütern nicht ganz so umfangreich, weil der Verkehr mit Rußland infolge des schlechten Zustandes der Weichsel einen sehr bescheidenen Umfang hat.

In Ostpreußen wurde bei Kriegsausbruch, also hauptsächlich aus Mangel an Gütern, schon der Verkehr der Kähne fast völlig eingestellt. Eine Ausnahme gab es nur auf dem Frischen Haff, wo weder eine Störung zu befürchten war, noch auch die ausländischen Güter eine solche Rolle spielten. Nur die regelmäßigen Tourendampfer, die von Königsberg pregelaufwärts nach Memel, Tilsit, den Orten des Memeldeltas und Tapiau und Wehlau verkehren, blieben in Fahrt und haben ihre Pflicht getan, bis die Russen bis zum Pregel vorgedrungen waren.

Gleich zu Anfang des Krieges ging von der Kommandantur in Königsberg der Gedanke zu der Schaffung einer täglichen Dampferlinie für militärische Zwecke wie auch für den öffentlichen Verkehr aus, und diese wurde dann für Rechnung der Militärbehörde durch die Königsberger Reederei von Meyhöfer (Tilsiter Dampferverein) ins Leben gerufen. Ohne die Militärbehörde wäre es in dieser ernsten Zeit nicht möglich gewesen, die nötigen Leute und Kohlen für regelmäßigen Betrieb zu beschaffen, und der Verkehr anderer Reedereien auf eigene Rechnung mußte auch bald wegen Mangel an Mannschaften und Kohlen stark eingeschränkt werden.

Größte Wichtigkeit erhielt gleich vom ersten Tage an, als der Bahnverkehr aufhörte, die tägliche Dampferverbindung zwischen Cranzbeek und Memel über das Kurische Haff, wo gewöhnlich zwei oder drei Raddampfer fahren. Memel war ja vom Bahnverkehr völlig abgeschlossen, da die eine dorthin führende Strecke natürlich für private Zwecke nicht mehr in Frage kam, und da bildete denn die tägliche Dampferverbindung den einzigen Anschluß der nördlichsten Stadt Deutschlands an das Reich. Hier blieb der Verkehr selbst zu der Zeit, als fast ganz Ostpreußen von den Russen besetzt war, ungestört im Gange, und man konnte wie im tiefsten Frieden von Königsberg mit der Cranzer Bahn nach Cranzbeek, dem kleinen Hafenplatz im südwestlichsten Winkel des Kurischen Haffs, und von da mit dem Dampfer an der Nehrung entlang nach Memel, das die Russen ganz unbeachtet rechts liegen ließen, gelangen.

Als die Russen in Tilsit einzogen, hörte die Verbindung dorthin auf. Man brachte die Dampfer in Sicherheit, meist nach Königsberg. Aber vorher hatten noch die Flüsse die Möglichkeit geboten, alle wehrpflichtigen Leute wegzuschaffen. Tausende von ihnen kamen mit den Dampfern von dem Memelgebiet nach Königsberg, wo sogleich wieder die Binnenschiffahrt nach der anderen Seite einsetzte und sie über das Frische Haff und durch das Weichseldelta nach Danzig überführte. Auf dieser Strecke war auch bald nach Ausbruch des Krieges der regelmäßige Verwundetentransport zu Wasser eingerichtet. Mehrere Lazarettzüge waren zusammengestellt, meist aus großen Weichselkähnen, um gleich nach den ersten Gefechten in Tätigkeit zu treten. Sie sind bisher dauernd in Fahrt und haben viele tausend Verwundete weich und sicher befördert. Nach dem Abzug der Russen wurde Wehlau als Ausgangspunkt der Verwundetentransporte benutzt, später gingen sie auch teilweise von Tilsit aus.

Die Russen wurden im Memeldelta durch die Gilge aufgehalten, drangen bis Labiau und Tapiau, kamen aber nicht über die verteidigte Deime. Auf dem Pregel, an dessen Südufer sie bis auf 30 Kilometer an Königsberg herangelangt sind, konnte fast immer ein Dampferverkehr bis Tapiau aufrechterhalten werden, allerdings nicht ohne Gefahr, wie die Verwundung eines Matrosen auf einem Proviantdampfer zwischen Tapiau und Königsberg beweist. Für das ganze Memeldelta erlangte inzwischen wieder die Binnenschiffahrt erhöhte Bedeutung. Von Ruß, das nicht von den Russen besetzt war, hat dauernd eine Verbindung über das Kurische Haff bis Cranzbeek bestanden, und auf diesem Wege bekam man von Zeit zu Zeit aus Tilsit Postsachen; ja es sind sogar vereinzelt Bewohner von Tilsit dank dieser Verbindung nach Königsberg gelangt. Von russischer Seite hat man, zumal ja die preußischen Dampfer fort waren, kaum einen Versuch zur Benutzung der Binnenschiffahrt gemacht, vielleicht, weil man sich vor irgendwelchen Fallen auf dem Flusse fürchtete. Immerhin sind bis Tilsit einige russische Dampfer von Kowno herabgekommen.

In den ersten Tagen des September lagen die Dinge nun so, daß Königsberg fast völlig von der Außenwelt abgeschlossen war. Nur der Verkehr über Cranzbeek nach Memel blieb nach Nordosten hin noch im Gange, während nach Westen wieder die Binnenschiffahrt den Anschluß an das Reich herzustellen hatte, da die Eisenbahn wochenlang im August und September nicht in Frage kam. Man hat nach dieser Seite ebenso wie pregelaufwärts fast nur von Dampfern Gebrauch gemacht und sehr wenig von Kähnen, obgleich es nicht so schwierig gewesen wäre, für die Beförderung von Massengütern, wie Kohlen, die dauernd

in Ostpreußen knapp waren, Kähne zu benutzen. Zunächst wurde wieder durch die Firma Meyhöfer auf Rechnung und mit Unterstützung der Kommandantur eine tägliche Dampferverbindung mit Danzig über das Haff und durch das Weichseldelta eingerichtet. Hierbei waren fast alle vorhandenen Dampfer beschäftigt; daneben richtete aber noch die Elbinger Reederei von Zedler einen Verkehr mit mehreren Dampfern ein, denen es auch nicht an Beschäftigung fehlte. Die tägliche Verbindung wurde außerordentlich wichtig. Wäre sie nicht gewesen, so wäre auch Königsberg völlig von der Außenwelt abgeschnitten gewesen, man hätte höchstens noch die Post durch Kuriere befördern können. Mit den Dampfern ergriffen zahlreiche wohlhabende Bewohner von Ostpreußen und von Königsberg die Flucht nach dem Westen, wurden wertvolle Güter und Kostbarkeiten in Sicherheit gebracht, Akten der Behörden und Kunstgegenstände fortgeschafft. Hier wurde der Verkehr so umfangreich, daß eine Woche lang fast hundert Schiffe dauernd in Bewegung waren, um den Strom von Gütern, Militärpersonen und Reisenden jeder Art zu befördern. Wochenlang hatten die Dampfer auch die regelmäßige Beförderung der gesamten Post vom Westen nach Königsberg und umgekehrt zu besorgen. Nachher, als die Gefahr für Ostpreußen vorüber war, flutete der ganze Strom wieder nach Königsberg zurück, so daß die Dampfer bis Ende September reichlich zu tun hatten. Erst am 25. September wurde der tägliche Dampferverkehr Königsberg—Danzig eingestellt, doch verkehrten auch dann noch fast täglich bis Weihnachten Frachtdampfer. Insgesamt sind auf allen Linien durch die Meyhöferschen Dampfer allein im August etwa 40 000 und im September 20 000 Personen befördert, dazu noch eine große Zahl durch andere Dampfer.

Die Wasserstraße Pregel—Deime—Memel war während der Russenzeit durch Sprengungen in der unteren Memel, wodurch den Russen die Fahrt nach Ruß verlegt werden sollte, und durch die Sprengung mehrerer Brücken über Deime und Pregel bei Scheleken und Tapiau gesperrt. So konnte auch nach dem Abzug der Russen der Verkehr nach der Memel und Wehlau noch nicht wieder aufgenommen werden. Doch gab es gleich einen Ersatz, indem jetzt der Verkehr mit Hilfe der Cranzer Bahn über Cranzbeek geleitet wurde. Von Cranzbeek wurde ein täglicher Dampferverkehr mit Ruß durch die Reederei von Anker in Ruß ins Leben gerufen, die von Anfang an sehr viele Passagiere für Tilsit und auch die Tilsiter Post zu befördern hatte. Für etwa 14 Tage war dann Cranzbeek der meistbesuchte Binnenhafen Ostpreußens. Da dort eine Anzahl von Reisekähnen bei Kriegsausbruch eingelaufen war, fehlte es auch nicht an Schiffsraum, zumal die Schiffer rechtzeitig für Mannschaft gesorgt hatten, so daß sie jeden Transport übernehmen konnten.

Man kann bis zu diesem Zeitpunkt von einer großen wirtschaftlichen Bedeutung nicht reden. Zunächst stand die Binnenschiffahrt hier im Dienst der militärischen Maßnahmen und Aufgaben, wozu auch die Beförderung von Flüchtlingen gehörte. Der Hauptwert lag für das Wirtschaftsleben in dieser Zeit wohl in der Beförderung der Post. Daß man sie auch damals, als der Eisenbahnverkehr etwa 14 Tage oder länger völlig gesperrt war, regelmäßig mit verhältnismäßig nicht einmal großer Verspätung bekam, ist nur der Binnenschiffahrt zu danken. Als dann Ende September die Provinz von den Russen völlig gesäubert war und auch die Flüsse frei waren, begann wieder ein freier Wettbewerb in der Binnenschiffahrt, wurde sie auch in erster Linie wirtschaftlichen Interessen dienstbar.

Zunächst wurden wieder die regelmäßigen Verbindungen im Namen der Linienkommandantur N von Königsberg pregelaufwärts eingerichtet, und zwar am 18. September der tägliche Verkehr nach Tapiau, dann am 23. nach Beseitigung der verschiedenen Brückenüberreste der nach Tilsit und Wehlau, worauf die Linien nach dem Memeldelta und nach Ruß am 27. und nach Ragnit und Schmalleningken am 30. September folgten. Die Binnenschiffahrt ergab jetzt die einzige Verbindungsmöglichkeit mit der Provinz, von der alle Personen- und Güterbeförderung und damit auch Handel und Wandel abhing. Die Eisenbahnen waren natürlich durch die Russen zerstört worden, und gerade die wichtigste Linie zwischen Königsberg und Tilsit konnte wegen der Zerstörung der Eisenbahnbrücke bei Schelecken erst Ende Oktober eröffnet werden. Bis um diese Zeit war also Tilsit und die ganze litauische Gegend zu Lande abgeschlossen. Die erste Aufgabe für die neuen Dampferlinien war die Rückbeförderung von Tausenden von Flüchtlingen, mit denen sich zugleich ein Güterandrang nach den von den Russen besetzt gewesenen Gegenden vereinte, der später immer stärker wurde. So waren die Dampfer denn natürlich immer reichlich angefüllt. Ende Oktober mögen zwischen Königsberg und dem Memelgebiet noch gegen 60 Dampfer und Fahrzeuge, ohne die Segelkähne, unterwegs gewesen sein. Der ersten täglichen Dampferlinie hatte sich bald eine zweite und schliesslich eine dritte angeschlossen. Man hatte in Tilsit und Königsberg fast einen regelmäßigen Fahrplan zur Verfügung, was besonders die Postbeförderung sehr erleichterte. Im Oktober schloß sich endlich zur Beschleunigung des Verkehrs noch eine neue Linie Labiau—Tilsit an, die in Verbindung mit der Eisenbahn Königsberg — Labiau einen etwas schnelleren Verkehr ergab. Auch für die Heimreise vom Memeldelta fehlte es diesen Dampfern nicht an Ladung und Passagieren, da sich die Bevölkerung bald an die neue Verkehrsart gewöhnte. Die Frachtdampfer hatten Mühe, aus der Niederung die landwirtschaftlichen Erzeugnisse, Vieh und Holzwaren wegzuschaffen, die sich dort in der Russenzeit infolge Fehlens jeder Verbindung angesammelt hatten.

Die Privatschiffer haben von diesem Aufschwung nicht viel zu merken bekommen. Zum Teil hatten sie ihre Kähne bereits ins Winterlager gebracht und konnten die Fahrt deshalb nicht mehr aufnehmen, zum Teil fehlte es ihnen auch an Mannschaft. Jedenfalls war anfangs der Kahnraum für ein paar Ladungen Holz an der Memel recht knapp. Allmählich fanden sich Kähne heran, so daß eine geringe Segelschiffahrt in Gang kam. Sie wurden dann auch zur Beförderung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen benutzt, ohne daß aber auch nur ein bescheidener Teil der vorhandenen Kahnschiffer dabei seinen Unterhalt fand. Der Kahnverkehr mit größeren Fahrzeugen, die ja hier feste Masten haben und segeln, wurde dann auch bald wieder durch die Arbeiten an der Scheleker Brücke gestört, wo eine Brückenöffnung nicht mehr möglich war. Doch lag die Notbrücke so hoch, daß die Dampfer mit umgelegten Schornsteinen und Masten gut durchkommen konnten.

Ende Oktober ist der Bahnverkehr nach Tilsit wieder in Gang gekommen, womit die tägliche Dampferverbindung für Passagiere überflüssig wurde. Doch blieb ein Eildampferverkehr jeden zweiten Tag bestehen, was sehr nützlich war. Da natürlich die Bahnverbindung nicht so ist wie im Frieden und die Bahn durch militärische Transporte in Anspruch genommen ist, so blieb der Binnenschiffahrt noch immer eine umfangreiche Aufgabe.

Von Tilsit aus wurde Ende September wieder die regelmäßige Verbindung nach Schmalleningken eingerichtet, die natürlich nicht so notwendig war wie im Frieden. Die Fahrt wurde auch mehrmals bis zu der russischen Stadt Georgenburg ausgedehnt, von wo die Dampfer größere Mengen Beute mitbrachten. Ein Versuch der Russen, den Verkehr durch Minen zu stören, war erfolglos, wenn auch ein zum Aufsuchen der Minen ausgesandter preußischer Dampfer einen Unglücksfall, bei dem mehrere Soldaten zu Schaden kamen, zu beklagen hatte.

Der ganze Norden der Provinz, das für die Versorgung Königsbergs jetzt noch mehr als im Frieden wichtige Litauen war also für fast zwei Monate völlig in Abhängigkeit von der Binnenschiffahrt, durch die allein ein Verkehr möglich war. Ohne den Schiffsverkehr hätte man zur Postkutsche und zum Rollwagen zurückgreifen müssen, wären viele Tausende von Flüchtlingen nicht in ihre Heimat zurückgelangt. Man kann der Königsberger Kommandantur die Anerkennung aussprechen, daß sie diese Sachlage sofort erkannt und richtig ausgenutzt hat, während andererseits der Reederei Meyhöfer die Einrichtung und Unterhaltung des Betriebes unter großen Schwierigkeiten zu danken ist. Die Militärbehörde hatte Kohlen und Mannschaften zu stellen und zu besolden, wofür ihr natürlich auch die Einnahmen zuflossen; diese haben die Unkosten, da die Flüchtlinge und Militärpersonen frei befördert wurden, nicht gedeckt. Wir sehen hier ein mustergültiges Zusammenarbeiten zwischen der Reederei und der Kommandantur, wobei jener völlig freie Hand gelassen wurde, was wohl besonders zu dem vollen Erfolg mit dieser Heranziehung der Binnenschiffahrt beigetragen hat. In verschiedenen Fällen ist auch die Binnenschiffahrt in äußerst geschickter Weise für militärische Zwecke und Transporte benutzt worden. Die private Unternehmungslust war dabei keineswegs völlig ausgeschaltet. Soweit Mannschaften und Kohlen vorhanden waren, haben verschiedene Reedereien ihre Dampfer fahren lassen und dabei gute Geschäfte gemacht. Im Oktober ist der Anteil der Privatschiffahrt immer größer geworden.

Während in diesem Nordostwinkel Ostpreußens nun das Wirtschaftsleben blühte, war der Süden, das ganze masurische Gebiet bis hinauf nach Insterburg, noch Mitte Oktober fast völlig von der Außenwelt abgeschlossen, und auch im November ist wieder eine solche Abschließung eingetreten. Das Fehlen einer Wasserstraße erschwerte den Verkehr außerordentlich und lähmte das Wirtschaftsleben fast ganz. Es ist großer wirtschaftlicher Schaden, der nach vielen Millionen zählt, dadurch hervorgerufen. Das haben wir denen zu verdanken, die seinerzeit die langjährigen Forderungen nach Bau des Masurischen Kanals und Regulierung des Oberpregels hingezogen haben. Diese zweite Forderung wird ja noch jetzt immer ohne Grund verschleppt. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß Insterburg gerade im Herzen des Operationsgebietes und der von den Russen verwüsteten Gegend liegt. Noch wichtiger wäre natürlich der Masurische Kanal gewesen, Sein Bau ist mit Kriegsbeginn eingestellt, und von der Wiederaufnahme der Arbeiten haben wir bisher noch nichts gemerkt.

Von der Entwicklung der Dinge im Weichselgebiet läßt sich nicht so Günstiges berichten. Die Weichselschiffahrt wurde mit Ausbruch des Krieges durch völlige Sperrung von Dirschau ab aufwärts ganz lahmgelegt. Es ist jetzt nicht angängig, an militärischen Maßnahmen Kritik zu üben. Nach dem Kriege aber müssen wir von der hier verantwortlichen Stelle nachdrücklich eine Aufklärung darüber verlangen, aus welchem Grunde eine so einschneidende Maßregel erfolgt ist und ob vorher die nötigen Beratungen mit den Sachverständigen der Binnenschiffahrt gepflogen sind, um die Folgen einer solchen Maßregel und die Möglichkeit der Milderung zu erwägen. Es will jedenfalls uns und allen Interessenten nicht einleuchten, daß die Aufrechterhaltung des Dampferverkehrs unter militärischer Bewachung nicht möglich gewesen sein soll. Es sind Millionenverluste durch die Sperrung der Weichselschiffahrt, die bis Anfang Oktober dauerte, eingetreten. Die Sperrung des Bromberger Kanals, die gleichzeitig eintrat und noch nicht aufgehoben ist, war natürlich noch schlimmer. Den dort gelegenen Zuckerfabriken ebenso wie denen an der Weichsel war die Heranschaffung des Rübenmaterials und von Kohlen und die

Versendung ihrer Erzeugnisse unmöglich gemacht. Sie haben fast sämtlich wegen der Schiffahrtssperrung wochenlang stilliegen müssen. Die Schneidemühlen waren nicht imstande, Holz heranzuschaffen oder Bretter und Balken zu versenden. Sie mußten Lieferungen nach dem Westen, die sie übernommen hatten, statt zu Schiff durch den Bromberger Kanal mit der Eisenbahn befördern. Der um diese Jahreszeit sehr lebhafte Getreidetransport durch den Kanal war unterbunden, die Anwohner erlitten also dabei wieder große Verluste. Man könnte mit der Schilderung der Folgen noch lange fortfahren. Durch den Bromberger Kanal hätte sich auch eine Kohlenversorgung von Schlesien zu Wasser einrichten lassen, wodurch die Kohlennot in Ostpreußen vermieden wäre.

So wertvoll sich die Binnenschiffahrt in Ostpreußen erwies, so schwer ist durch ihre Sperrung das ganze Weichselgebiet betroffen worden. Nur in der unteren Weichsel, im Weichseldelta war der Verkehr dauernd im Gange und sehr lebhaft. Täglich kamen mehrere Kähne mit Getreide nach Danzig, und der Dampferverkehr mit Königsberg und Elbing hatte bei dem Fehlen der Eisenbahnverbindung größte Wichtigkeit. Im Oktober ist dann, nach Aufhebung der Sperre der Weichselschiffahrt, auch der Verkehr bis Thorn wieder lebhaft geworden, womit vor allem die Zuckerindustrie in Gang kam. Der regelmäßige Verkehr zwischen Thorn und Königsberg und Thorn und Danzig wurde aufgenommen, auch eine Anzahl großer Kähne wurde wieder in Fahrt gelegt und hat Kohlen von Danzig stromauf geschafft, Zucker und Getreide stromab gebracht.

Unzweifelhaft hat die Erkenntnis vom Wert der Binnenschiffahrt im Osten große Fortschritte gemacht. Namentlich in den Kreisen der Landwirtschaft wird man ihr Fehlen einerseits, ihren Nutzen im anderen Falle bemerkt haben. Hoffentlich bleibt diese Erkenntnis auch für die Zukunft erhalten, so daß sich nachher einmütig die Forderung nach einer Verbesserung der ostpreußischen Wasserstraßen erhebt. Hermann Steinert, Königsberg.

Das Königliche Schleppamt zu Duisburg-Ruhrort

Zur Durchführung des durch das Gesetz vom 30. April 1913 ins Leben gerufenen staatlichen Monopolschleppbetriebes auf den westlichen Wasserstraßen sind zwei Schleppämter eingerichtet, von denen das eine seinen Sitz in Duisburg-Ruhrort, das andere in Hannover hat. Dem Schleppamt in Duisburg-Ruhrort sind der Rhein-Herne-Kanal, der Lippe-Kanal und der Dortmund-Ems-Kanal als Arbeitsfeld zugewiesen, während die Tätigkeit des Schleppamts in Hannover sich auf den Dortmund-Ems-Kanal bei Bevergern bis Hannover erstreckt.

Der Rhein-Herne-Kanal und der Lippe-Kanal waren Mitte Juli vor. J. so weit fertiggestellt, daß man einen versuchsweisen Betrieb auf ihnen zulassen konnte, während von dem Ems-Weser-Kanal die Strecke von Bevergern bis Minden voraussichtlich am 15. Dezember vor. J., die Reststrecke von Minden bis Hannover am 1. April 1915 diesen Grad der Fertigstellung erreicht haben wird.

Dem Schleppamt in Duisburg-Ruhrort, das auf Wunsch auch die Beförderung des vom Schleppmonopol freigelassenen alten Dortmund-Ems-Kanalverkehrs übernimmt, stehen zurzeit 36 Schlepper zur Verfügung, während für Hannover 12 Schlepper vorgesehen sind.

Am 17. Juli vor. J. wurden von dem Schleppamt Duisburg-Ruhrort die ersten Fahrzeuge befördert. Die 14 Tage später einsetzende Mobilmachung hatte zwar wie für alle anderen Betriebe, so auch für das neue Unternehmen erhebliche Schwierigkeiten im Gefolge, bot anderseits aber auch Gelegenheit zu einer schnellen Einführung. So mancher um die Ernährung seiner Mitbürger infolge des Aussetzens der Eisenbahnen besorgter Stadtvater des rheinisch-westfälischen Industriegebiets mag erleichtert aufgeatmet haben, als ihm bekannt wurde, daß durch den Rhein-Herne-Kanal eine neue Zufuhrstraße in dies dichtbevölkerte Gebiet geöffnet war.

Der Verkehr, den das Schleppamt Duisburg-Ruhrort zu bewältigen hatte, war vom ersten Tage ab nicht unbedeutend. Es sind geschleppt worden:

Monat	Zahl der Fahrzeuge			Gesamtladung der geschleppten Fahrzeuge
	leer	beladen	zusammen	t
17. bis 31. Juli	27	45	72	23 085
August	112	181	293	75 717
September	154	208	362	101 329
Oktober	283	335	618	141 897
November	233	346	579	149 090
Zusammen	809	1115	1924	491 118

Von der geschleppten Ladungsmenge waren:

Monat	Getreide, Bier, Kartoffeln und andere Lebensmittel	Erz	Kohlen	Teeröl, Petroleum usw.	Versch., Sand, Steine	Zusammen
Juli	4 435	15 070	1 740	390	1 450	23 085
August . . .	14 986	26 034	18 078	14 008	2 611	75 717
September .	4 614	26 472	55 015	5 166	10 062	101 329
Oktober. . .	5 828	8 978	107 672	2 972	16 447	141 897
November. .	9 946	20 972	103 454	898	13 820	149 090
Zusammen	39 809	97 526	385 959	23 434	44 390	491 118

Die meisten Transporte bewegten sich auf dem Rhein-Herne-Kanal, doch war auch eine recht erhebliche Zahl von Schiffen auf dem Dortmund-Ems-Kanal bis nach Emden hinunter zu befördern.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Oktober und November 1914

(Berichte des „Reichsarbeitsblattes)

Oktober 1914:

Ueber die Rheinschiffahrt wird berichtet: Die Zufuhren zu den Häfen sind im abgelaufenen Monat regelmäßiger geworden und haben auch an Umfang zugenommen, so daß sich, soweit die Kohlenverfrachtungen in Frage kommen, der Schiffahrtsverkehr besonders rheinaufwärts lebhaft entwickeln konnte; dagegen waren die Verschiffungen in allen anderen Gütern sowohl rheinauf- als auch abwärts verhältnismäßig gering. Der Wasserstand des Rheins ging im Laufe des Monats Oktober mit wenigen Unterbrechungen stetig zurück, die Fahrzeuge konnten daher nur einen Teil ihrer Ladefähigkeit ausnutzen; diesem Umstande ist es zu verdanken, daß die meisten Rheinkähne trotz des geringen Umfanges der zu verfrachtenden Güter beschäftigt werden konnten, wenn auch zu Frachten besonders im Hinblick auf die geringe Ausnutzungsmöglichkeit des Laderaums nur einen bescheidenen Nutzen zuließen. Die Schiffahrt auf der Strecke Mannheim—Straßburg muß wegen zu geringer Fahrwassertiefe als eingestellt gelten; auch oberhalb Mannheim gelangten aus dem gleichen Grunde nur noch geringe Mengen auf dem Wasserwege zum Versand.

Die Verhältnisse im Verkehr sowie im Wasserstande des Neckar sind fast wie im Vormonat dieselben geblieben. Wenn auch die Güter- und Kohlenverladungen bergwärts fehlen, so bringen die Steinsalzladungen talwärts den nicht zum Heere einberufenen Schiffseignern, Steuerleuten und Matrosen einigermaßen genügende Beschäftigung.

Die Geschäftslage in der Elbschiffahrt hat sich im Laufe des verflossenen Monats weniger befriedigend gestaltet, als nach den bestehenden Aussichten anzunehmen war. Was das Berggeschäft ab Hamburg anbelangt, so liegt allerdings eine Enttäuschung nicht vor, da auf eine Belebung dieses Verkehrszweiges unter den obwaltenden Verhältnissen nicht zu rechnen ist. Dagegen hatte man im Verkehr von den sächsisch-böhmischen Umschlagsplätzen auf eine Zunahme der Kohlenverschiffungen, zum mindesten aber auf Ladungen in dem bisherigen Umfange gerechnet. Jedoch haben die Kohlenverladungen im Laufe des Berichtsmonats ganz erheblich nachgelassen, was hauptsächlich auf den empfindlichen Wagenmangel zurückzuführen ist, der unter anderem durch vermehrte Inanspruchnahme, namentlich der offenen Waggons für Rübentransporte, hervorgerufen ist. An den böhmischen Umschlagsplätzen wurde im Laufe des Monats auch eine beträchtliche Anzahl Fahrzeuge mit Getreide beladen, welche aber zum überwiegenden Teile an den Einladeplätzen zurückgehalten wurden, da die behördliche Ausfuhrbewilligung fehlt. Es hatte sich daher gegen Ende des Monats an den österreichischen Plätzen eine ziemlich grosse Anzahl leerer Fahrzeuge angesammelt, für welche es an Beschäftigung fehlte.

Auf den märkischen Wasserstraßen wurde der Verkehr zu Beginn des Monats Oktober etwas lebhafter, da vermehrte Ankünfte von Getreide und Kohlen aus Schlesien zu verzeichnen waren. Die sonst im Herbst recht lebhafte Bewegung von Ladungen von der oberen Netze und Weichsel her fällt diesmal

allerdings weg, da die Schiffahrtsverbindung zwischen Oder und Weichsel schon seit Beginn des Krieges unterbrochen ist. Es kann auch nicht wundernehmen, daß die durch den Krieg veranlaßten Verkehrsverschiebungen sich auf die Dauer für die Binnenschiffahrt noch fühlbarer machen, indem zum Beispiel der sonst im Herbst besonders lebhafte Massengüterverkehr Hamburg—Berlin mangels Seezufuhren recht gering ist. Im Verkehr Stettin—Berlin liegt es ebenso, während der Stückgut- und Wagenladungsverkehr Berlin—Stettin wieder Einwirkungen von Kriegsausnahmetarifen spürt. Getreide, in Berlin aus den verschiedensten Richtungen zusammengekommen, wurde auch während des Oktober zu Schiff weiter nach der Elbe verladen. Durch Vermietung von Fahrzeugen in Tagesmiete ergibt sich in der Richtung Berlin—Hamburg ein Frachtendruck.

Jedenfalls ist hinsichtlich der ganzen Geschäftslage der märkischen Wasserstraßen und der Nachbargebiete zu bemerken, daß für Massenladungen die Frachten nicht höher als in Friedenszeiten, teilweise sogar erheblich niedriger sind. Die Zurückstellung der Schiffsmannschaften von der Landsturmpflicht ist von den Generalkommandos weiter in entgegenkommendster Weise geübt worden. Ab 1. November wurden die Betriebszeiten auf den zum Bereich des 3. Armeekorps gehörigen märkischen Wasserstraßen auf die Zeit von 5 bis 9 Uhr (vorher 3 bis 10 Uhr) verkürzt, doch können jetzt infolge eingeführter hinreichender Beleuchtung die Eisenbahnbrücken der wichtigen Strecken auch während dieser ganzen Betriebszeit durchfahren werden.

Der Verkehr im Lübecker Hafen hat in einem solchen Umfange zugenommen, daß der Platz bald an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angekommen ist. Verursacht ist die Zunahme durch die Sperrung der Nordseehäfen. Der Arbeitermangel wurde durch Zuzug aus Hamburg gedeckt. Ueberarbeit und Sonntagsarbeit wurde in starkem Umfange geleistet.

November 1914:

In der Rheinschiffahrt ist der Zechenversand im Laufe des November wesentlich zurückgegangen, die Ursache für diese Erscheinung ist einerseits im Wagenmangel zu suchen, anderseits und zwar in größerem Umfang auf Arbeitermangel auf den Zechen zurückzuführen, der dadurch hervorgerufen wurde, daß im Laufe der Kriegsmonate noch weitere Arbeitskräfte zum Heer eingezogen worden sind. Unter diesen Umständen waren die Zufuhren zu den Rheinhäfen und damit auch der Versand auf der Rheinstraße bei weitem nicht mehr so lebhaft als in den Monaten vorher, obwohl das Bedürfnis für umfangreiche Verschiffungen im Hinblick auf die geringen Vorräte in den einzelnen Absatzgebieten dringend war. Der Wasserstand des Rheins und seiner schiffbaren Nebenflüsse gestaltete sich vorübergehend etwas günstiger, so daß die Ladefähigkeit der einzelnen Fahrzeuge besser ausgenutzt werden konnte, aber auch dieser Umstand fiel wegen der geringen zum Versand gelangenden Mengen kaum in die Wagschale. Die Schiffsfrachten und Schlepplöhne waren den ganzen Monat hindurch gedrückt, und eine regelmäßige Beschäftigung stieß sowohl bei den Kähnen als auch bei den Schleppdampfern auf mancherlei Schwierigkeiten.

Wie im Vormonat sind auch im Monat November in der Neckarschiffahrt die Verhältnisse die gleichen geblieben. Der Frachtverkehr hat, wenn auch bergwärts gering, doch talwärts bei normalem und übernormalem Wasserstande des Neckars dem Schiffahrtsbetriebe stets so viel Beschäftigung gebracht, daß die Arbeitsverhältnisse zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ausgeglichen blieben.

Die bereits im vormonatlichen Bericht gemeldete Abschwächung des Güterverkehrs auf der Elbe hat auch im November angehalten. Die Ursachen liegen hauptsächlich in den obwaltenden allgemeinen Verhältnissen, nachdem Verschiffungen von Hamburg bergwärts zufolge mangelnder Seezufuhren nur ganz geringfügig sind und anderseits die Verschiffungen von Gütern zu Tal durch bestehende Ausfuhrverbote und herrschenden Wagenmangel empfindlich beeinträchtigt sind; namentlich im böhmischen Kohlenverkehr macht sich der Wagenmangel in einschneidender Weise bemerkbar. Im übrigen wird bei der vorgerückten Jahreszeit und der dadurch bestehenden Frostgefahr vielfach vom Wasserbezuge Abstand genommen, um sich nicht der Gefahr auszusetzen, daß die Güter unterwegs einwintern. Auch dieser Umstand hat nicht unwesentlich zur Abschwächung des Güterverkehrs beigetragen. Auf den böhmischen kanalisierten Wasserstrecken hat der Verkehr infolge der durch Frost bedingten Niederlegung der Stauwehre bereits eine Einschränkung erfahren. Gegen Ende des Berichtsmonats mußte daher an oberen Plätzen infolge fehlender Beschäftigung mit der Außerbetriebstellung von Fahrzeugen begonnen werden. Der Wasserstand der Elbe war im Berichtsmonat für den Schiffahrtsbetrieb durchgängig günstig.

Der Verkehr auf den märkischen Wasserstraßen war im November noch weniger belebt als im Oktober. Der Stückgutverkehr hatte allerdings von und nach Berlin ziemlich umfangreiche Beförderungen aufzuweisen. Der Massengutverkehr hingegen gestaltete sich nicht so lebhaft wie sonst im Herbst, weil sich ihm verschiedene Umstände als abträglich erwiesen. Vor allem waren die Verladungen und demgemäß auch die Ankünfte an schlesischen Kohlen sehr wenig belangreich, da der Kohlenumschlag in Oberschlesien infolge der anderweiten Beanspruchungen der Eisenbahnen beschränkt und zeitweise stillgelegt war. Auch die Ankünfte an westfälischen Kohlen über Hamburg erwiesen sich als nicht sehr stark, so daß den zahlreichen Privatschiffern, die auf Beschäftigung rechneten, nur geringe Frachten gezahlt wurden. Die westfälischen Kohlen wurden im übrigen auch über Hamburg mit Flußschiffen über den Hohenzollernkanal nach Stettin verladen; dieser Verkehr dürfte aber nach Einführung eines Kohlenausnahmetarifs vom Ruhrgebiet größtenteils hinfällig werden. Die Betriebsverhältnisse in der Mark unterlagen keinerlei Störungen. Der Verkehr nach dem ferneren Osten ist infolge weiterer Sperre der Weichsel-Oder-Wasserstraße unterbunden. Die allgemeine Lage des Schiffahrtsgeschäftes war mit wenigen Ausnahmen nicht befriedigend.

Im Lübecker Stauerei- und Kaibetrieb blieb der starke Verkehr, über den im Vormonat zu berichten war, auch im November bestehen und machte Ueberarbeit und Sonntagsarbeit in starkem Umfange notwendig.

Amtliche Nachrichten

Bekanntmachungen.

Berlin W 10, den 14. Dezember 1914.

III. Armeekorps
Stellvertretendes Generalkommando.
Abt. II c 96 847.

Betrifft: Schiffahrtsbetrieb auf den märkischen Wasserstraßen.

Außer den in der Verfügung des stellvertretenden General-Kommandos vom 21. 10. 14 — II c. 62 791 — unter Ziffer 1—6 aufgeführten Wasserstraßen darf auch der **Finowkanal** von Liepe bis Ruhlsdorf in der Zeit von 5 Uhr morgens bis 9 Uhr abends befahren werden.

Hinter lfd. Nr. 6 der vorgenannten Verfügung ist daher zu setzen:

„7., des Finowkanals von Liepe bis Ruhlsdorf."

Von seiten des stellv. Generalkommandos
Der Chef des Stabes. Unterschrift.

Veröffentlicht.

Potsdam, den 19. Dezember 1914.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen.
In Vertretung: **v. Gröning.**

Der Regierungspräsident als Chef der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen.

Wegen dringender Ausbesserungsarbeiten wird die Schleuse **Schlaubehammer** am Friedrich-Wilhelms-Kanal in der Zeit vom 15. Januar bis auf weiteres für den Verkehr gesperrt. Falls vorher Frost eintritt, wird mit den Arbeiten schon früher begonnen werden.

Potsdam, den 30. Dezember 1914.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen.
In Vertretung: **v. Gröning.**

Berlin C 2, den 7. Dezember 1914.

Königliches Wasserbauamt.
Berlin I.

Die ordentliche Elbschifferprüfung findet Mitte **Februar** jeden Jahres statt.

Gesuche um Zulassung zur Prüfung sind bis 1. Februar 1915 an den Unterzeichneten zu richten.

Später eingehende Meldungen werden nicht berücksichtigt.

Dem Gesuche sind beizufügen:

a) Kurzgefaßter Lebenslauf,
b) Polizeiliches Führungsattest mindestens über die letzten 7 Jahre,
c) Ausweise über Schiffahrtszeit und Kenntnis der Elbe,
d) Ausweise über Militärverhältnisse.

Schiffer, die keine Schule besucht haben, haben nachzuweisen, daß sie sich die Kenntnisse für die Prüfung auf andere Art und Weise verschafft haben.

Der Vorstand
des Königlichen Wasserbauamts Berlin I.

Duisburg-Ruhrort, den 28. Dezember 1914.

Königliches Schleppamt.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten und der Herr Finanzminister haben bezüglich der den Rhein-Herne-Kanal mit Ballastladung befahrenden Schiffe folgende Entscheidung getroffen, von der ich ergebenst Kenntnis gebe:

„Die gewünschte tarifarische Behandlung der Schiffe mit Ballastladung als leere Schiffe kann nur dann in Frage kommen, wenn der Ballast aus Wasser oder einem anderen Stoff besteht, der vor der Einnahme der wirklichen Ladung wieder aus dem Schiffe entfernt wird und nicht Gegenstand des Güterverkehrs ist. Kohlen können als abgabenfreies Ballastgut niemals zugelassen werden."

(gez.) **Quedefeld.**

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a. H. 67 447. **Schwimmkörper.** Dr. Benno Homolka, Frankfurt a. M., Wiesenhüttenpl. 26. 5. 10. 14.

Klasse 65a. C. 24 864. **Vorrichtung zum gleichzeitigen Auslösen des Rücken- und Brustbleigewichts von dem Schulterstück eines Taucherhelms.** Franz Clouth, Rheinische Gummiwarenfabrik m. b. H., Cöln-Nippes. 16. 4. 14.

Klasse 65a. N. 14 353. **Taucherpanzer.** Neufeldt & Kuhnke, Elektrotechnische Fabrik, Kiel. 26. 5. 13.

Klasse 65a. K. 51 990. **Unterwasserschiffsform mit durch Ausbuchtungen der Spanten seitlich begrenzten Aushöhlungen am Boden für Schiffe mit drei oder mehr Propellern.** Lothar von Köppen, Potsdam, Palast-Hotel. 13. 7. 12.

Klasse 65a. C. 24 164. **Schwimmweste für Tauchretter.** Charles Christiansen, Gelsenkirchen, Dessauer Str. 14. 3. 12. 13.

Klasse 65f. St. 18 901. **Bootskörper (Schiffskörper).** Wilhelm Struck, Berlin-Stralau, Tunnelstraße 36-37. 10. 9. 13.

Klasse 84a. K. 53 227. **Verfahren zum Herstellen und Aufstellen von Trockendocks, Schiffsschleusen und ähnlichen Bauwerken.** Willem Coenraad Köhler, Amsterdam; Vertr.: Dipl.-Ing. E. Hentschel, Pat.-Anw., Leipzig. 25. 11. 12.
Priorität aus der Anmeldung in Grossbritannien vom 30. 1. 12 anerkannt.

Klasse 84c. H. 63 250. **Aufsatz für Holzpfähle** gemäß Anm. H. 62 778; Zus. z. Pat. 270 119. Michael Heimbach, Hard b. Bregenz; Vertr.: Dipl.-Ing. Dr. W. Karsten u. Dr. C. Wiegand, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 6. 8. 13. Oesterreich 4. 8. 13.

Klasse 84c. O. 7882. **Mehrteiliger, aus Mantelrohr und Treibrohr bestehender Vortreibpfahl für die Herstellung von Betonpfählen im Erdreich.** Dr. Odorico Odorico, Mailand; Vertr.: C. Gronert u. W. Zimmermann, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 29. 12. 11.

Klasse 84d. W. 41 077. **Viereckiges Saugmundstück für Schlamm- und Sandbagger;** Zus. z. Pat. 257 806. Pieter Hendrik van Wienen, St. Petersburg; Vertr.: H. Nähler und Dipl.-Ing. F. Seemann, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 4. 12. 12.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65c. 281 795. **Zusammenlegbares Boot.** Frans Kankkoneu, Astoria, Oreg., V. St. A.; Vertr.: Dr. A. Levy und Dr. F. Heinemann, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 1. 1. 13. K. 53 567.

Klasse 65d. 281 665. **Vorrichtung zum Regeln der Tauchtiefe von in strömendem Wasser ausgelegten, verankerten Seeminen.** Abraham Johannes van Stockum, Rijswijk, Holland; Vertr.: A. du Bois-Reymond, M. Wagner und G. Lemke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 23. 8. 12. St. 17 619.

Klasse 65f. 281 036. **Verfahren zur Ausnutzung des Kessel-Heizöls, insbesondere bei Schiffsmaschinenanlagen.** Dr. Gustav Bauer, Hamburg, Innocentiastr. 24. 25. 12. 13. B. 75 299.

Klasse 65f. 281 342. **Schraubenpropeller.** Friedrich Rau, Berlin, Kesselstr. 16. 1. 6. 13. R. 38 067.

Klasse 65f. 281 456. **Schraubenpropeller, bei welchem der Winkel zwischen Saug- und Druckfläche an der eintretenden Kante gleich dem doppelten Slipwinkel der Druckfläche an dieser Stelle ist;** Zus. z. Pat. 277 689. Fa. Theodor Zeise, Altona a. E. 11. 1. 13. Z. 8248.

Klasse 84b. 281 600. **Vorrichtung zum Füllen und Entleeren von Schleusenkammern u. dgl. mittels Hebers.** Dipl.-Ing. Richard Wreden, Hannover, Friedenstr. 4. 10. 8. 13. W. 42 925.

Klasse 84d. 281 498. **Löffelbagger mit Entleerung des Löffels durch seinen Boden.** Menck & Hambrock, G. m. b. H., Altona-Ottensen. 5. 10. 12. M. 49 182.

Klasse 84d. 280 950. **Verfahren und Vorrichtung zum Fördern von festgelagertem, klebrigem Baggergut durch Saugbagger.** Otto Frühling, Braunschweig, Löwenwall 14. 26. 10. 11. F. 33 263.

Klasse 88a. 281 739. **Regelungsvorrichtung für Turbinen, Schleusen u. dgl.;** Zus. z. Pat. 216 487. J. M. Voith, Maschinenfabrik, Heidenheim a. d. Brenz. 12. 8. 14. V. 12 810.

C. Patent-Löschungen.

1. Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 65a. 124 296. 261 387.
Klasse 65f. 243 262.
Klasse 84a. 166 146.
Klasse 84a. 246 373.
Klasse 84a. 249 218.
Klasse 84b. 225 453.

2. Infolge Ablaufs der gesetzlichen Dauer:
Klasse 65a. 123 874.

D. Gebrauchsmuster.

Klasse 65a. 619 249. **Höhensteuerschutzvorrichtung für Unterseeboote.** Richard Schmidt, Kiel, Adolfstr. 29. 4. 11. 14. Sch. 54 301.

Klasse 65a. 620 631. **Rettungsapparat.** Heinrich Wolf, Höchst a. d. Nidder, Schweiz; Vertr.: Dipl.-Ing. S. F. Fels, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 25. 11. 14. W. 45 034.

Klasse 65a. 621 127. **Schwimmende Plattform.** Paul Theil, Neukölln, Hermannstr. 64. 30. 11. 14. T. 17 721.

Klasse 65a. 621 296. **Rettungsgürtel mit Haube und Vorratskammern für Lebensmittel o. dgl.** Arther Stephen Castellano, Joel Alvin Dean und Friedrich Kosolofsky, genannt Frederick Rose, Jacksonville, Staat Florida, V. St. A.; Vertr.: C. Wessel, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 22. 10. 14. C. 11 774.

Klasse 65c. 618 783. **Mittels Fußantrieb fortbewegbares Boot.** Franz Peter, Durmersheim, Amt Rastatt. 24. 10. 14. P. 26 713.

Klasse 65d. 621 138. **Vorlauf-Gewicht bei Untersee-Minen mit genau einstellbarer Seilabwickelungslänge.** Maschinenfabrik Cyclop, Mehlis & Behrens, Berlin-Wittenau, Nord. 4. 12. 14. M. 52 682.

Klasse 65e. 619 678. **Panzer.** Oskar Schaumann, Berlin, Potsdamer Str. 83. 12. 11. 14. Sch. 54 332.

Klasse 65f. 619 206. **Schraubenpropeller.** Manrique Paz, Montevideo, Uruguay; Vertr.: Dr. G. Döllner, M. Seiler, E. Maemecke, Pat.-Anwälte, Berlin SW. 61. 12. 3. 14. P. 25 655. England 4. 4. 13.

Klasse 65f. 621 060. **Befestigung von Metallhohlpropellerflügeln.** Richard Binnemann, Dessau, Leipziger Str. 51. 19. 6. 14. B. 70 358.

Klasse 84a. 618 836. **Fallschützenbremse.** Dipl.-Ing. Harald Borchgrevink u. Dipl.-Ing. Thorolf Gregersen, Kristiania; Vertr.: Dipl.-Ing. R. Fischer, Pat.-Anw., Berlin SW 47. 24. 10. 14. B. 71 324.

Klasse 84c. 619 448. **Sandfilter-Rammspitze mit nahtlos geklöppeltem Schutzüberzug.** Garvenswerke, Kommandit-Gesellschaft für Pumpen- und Maschinen-Fabrikation W. Garvens, Hannover-Wülfel. 6. 11. 14. G. 37 445.

Klasse 84c. 620 323. **Eiserner Spundpfahl.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Essen, Ruhr. 30. 10. 11. K. 50 450.

Klasse 84d. 618 709. **Vorrichtung zum Ausgraben von Löchern.** Berman Levy, Hamburg, Schäferkampsallee 65. 18. 7. 14. L. 35 582.

Klasse 84d. 620 001. **Schließklappensteuerung für Baggergefäße, bestehend aus einem an der Schließklappe angreifenden Hebelgestänge mit Zugorgan.** Hermann Wittfoth, Berlin-Steglitz, Albrechtstr. 68. 7. 11. 12. W. 38 291.

Klasse 84d. 620 352. **Baggerlöffelverschluß, bestehend aus einem nach oben herausschwingbaren Schließboden.** Hermann Wittfoth, Berlin-Steglitz, Albrechtstr. 68. 7. 11. 12. W. 38 290.

Klasse 84d. 621 198. **Ausleger für Schaufelbagger.** August Elzer, Oberwerschen b. Teuchern. 3. 7. 14. E. 21 159.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 485 142. **Schiffskörper usw.** Ed. Herb, Honnef a. Rh. 3. 10. 11. H. 52 965. 1. 10. 14.

Klasse 65a. 487 038. **Wassertauchgerät usw.** Armaturen- und Maschinenfabrik „Westfalia" Akt.-Ges., Gelsenkirchen. 1. 11. 11. A. 17 526. 20. 10. 14.

Klasse 65a. 490 660. **Rakete usw.** Fa. I. F. Eisfeld, Silberhütte, Anh. 30. 11. 11. E. 16 640. 26. 10. 14.

Klasse 65a. 493 979. **Aufschraubbares Rohrstück usw.** Armaturen- und Maschinenfabrik „Westfalia" Akt.-Ges., Gelsenkirchen. 30. 9. 11. A. 17 401. 18. 9. 14.

Klasse 65a. 493 980. **Aufschraubbares Rohr usw.** Armaturen- und Maschinenfabrik „Westfalia" Akt.-Ges., Gelsenkirchen. 30. 9. 11. A. 17 402. 18. 9. 14.

Klase 65a. 494 004. **Regenerationspatrone usw.** Armaturen- und Maschinenfabrik „Westfalia" Akt.-Ges., Gelsenkirchen. 30. 9. 11. A. 17 400. 18. 9. 14.

Klasse 65a. 509 491. **Vorrichtung zum Beruhigen der Meereswellen usw.** Fa. I. F. Eisfeld, Silberhütte, Anh. 21. 11. 11. E. 16 567. 26. 10. 14.

Klasse 65a. 510 432. **Wassertauchgerät usw.** Armaturen- und Maschinenfabrik „Westfalia" Akt.-Ges., Gelsenkirchen. 1. 11. 11. A. 17 524. 20. 10. 14.

Klasse 65a. 525 182. **Mundstück usw.** Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 24. 10. 11. D. 21 289. 16. 10. 14.

Klasse 84a. 562 051. **Vorrichtung zur Verhinderung der Kiesablagerung usw.** Ratzinger & Weidenkaff, München. 2. 11. 11. R. 31 209. 5. 10. 14.

Klasse 84c. 515 223. **Schwimmkasten.** Howaldtswerke, Kiel. 29. 11. 11. H. 53 667. 3. 11. 14.

Klasse 84c. 516 456. **Schwimmkasten usw.** Howaldtswerke, Kiel. 29. 11. 11. H. 56 552. 3. 11. 14.

Klasse 84c. 620 323. **Eiserner Spundpfahl.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Essen, Ruhr. 30. 10. 11. K. 50 450. 14. 11. 14.

Klasse 84d. 488 854. **Metalltasche usw.** Marie Daenell, geb. Marx, Berlin-Lichtenberg, Frankfurter Chaussee 42. 13. 11. 11. D. 21 411. 11. 11. 14.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Maschinenfabrik und Mühlenbauanstalt G. Luther A.-G., Braunschweig. Das am 30. Juni 1914 beendete Geschäftsjahr ergab 279 027 M. Reingewinn, davon wurden 45 769 M. diversen Fonds überwiesen, 200 000 M. in Kriegsreserve gestellt und 33 253 M. neu vorgetragen.

Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg. Für das Geschäftsjahr 1913/14 stellte sich einschließlich Vortrag ein Reingewinn von 248 793 M. heraus; aus ihm wurden auf 5 000 000 Mark Aktienkapital 4 Prozent Dividende verteilt.

Hedwigshütte A.-G., Stettin. Stephenson Kent in London ist aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden.

Norddeutscher Lloyd, Bremen. Direktor Julius Eugen Paul Friedrich Föhr ist aus dem Vorstande ausgeschieden; die an Erwin Oskar Schricker erteilte Prokura ist erloschen.

Schiffbau-Gesellschaft Unterweser G. m. b. H., Lehe. Die Gesellschaft wird jetzt durch einen Geschäftsführer gerichtlich und aussergerichtlich vertreten.

Preußisch-Hessische Dampfbaggerei- und Schlepperei-Gesellschaft m. b. H., Frankfurt Main. Direktor Karl Thomae in Mannheim ist zum Geschäftsführer mit alleiniger Vertretungsbefugnis bestellt.

A. Borsig, Berlin. Die Gesamtprokura des Franz Unger und des Carl Beyer ist erloschen.

Simon, Bühler & Baumann, Frankfurt Main. Oberingenieur Rudolf Fischer erhielt Gesamtprokura.

Nistertalsperren G. m. b. H., Koblenz. Geschäftsführer Bergassessor Karl Schumann ist ausgeschieden.

Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G., Gelsenkirchen. Das Vorstandsmitglied Ludwig Rasche in Aachen ist durch Tod ausgeschieden.

Lübecker Transport-Gesellschaft G. m. b. H., Lübeck. Bertold Sternfeld ist zum weiteren Geschäftsführer bestellt.

Wilhelm van Driel, Duisburg-Ruhrort. An Gustav Dünner ist Gesamtprokura, zu zeichnen mit Edmund Ehnes oder Albert Kleinpoppen, erteilt.

Gebr. Engelbrecht Jachtwerft, Köpenick. Offene Handelsgesellschaft, begonnen am 1. Oktober 1912, Gesellschafter die Bootsbauer Bernhard und Diedrich Engelbrecht.

Die **Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G.** in **Bochum** führt in ihrem Geschäftsabschluß per ultimo Juni 1914 die ihr gehörigen Nordseewerke in Emden mit einem Buchwerte von 3 977 048 M. gegenüber 2 568 470 M. per 30. Juni 1913 auf.

Winschermann & Cie., Mülheimer Kohlen-Reedereikontor G. m. b. H., Mülheim Ruhr. Mathias Gans und Wilhelm v. Kamp sind zu Geschäftsführern bestellt und jeder allein vertretungsberechtigt.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Karlsruhe, Neuß, Krefeld, Aschaffenburg, Frankfurt Main und Offenbach. Weitere Geschäftsführer sind Mathias Gans und Wilhelm v. Kamp, jeder allein vertretungsberechtigt. Für Frankfurt und Offenbach ist der Prokurist Philipp Schmidt abberufen und an Bernhard Schweer Gesamtprokura erteilt. Für Frankfurt ist Karl Itzenplitz nicht mehr Geschäftsführer.

Rhenania Speditions-Gesellschaft m. b. H., vorm. Leon Weiß, Mannheim. Die Prokura des Max Mohr ist erloschen. An Albert Hermann und Fritz Weidenhammer ist Gesamtprokura erteilt.

Willem van Driel, Duisburg-Ruhrort. Die Prokura des Edmund Ehnes in Uerdingen ist erloschen.

Jonens Rhein- und See-Spedition G. m. b. H., Düsseldorf. Die Zweigniederlassung in Duisburg-Ruhrort ist erloschen.

Hamm-Neußer Fähr-A.-G., Düsseldorf. Wilhelm Hecker ist aus dem Vorstande ausgeschieden, Josef Etz und Heinrich Cohen sind zu weiteren Vorstandsmitgliedern bestellt.

Fred Drugborn G. m. b. H., Mannheim. Die Gesellschaft ist aufgelöst, Abe Petersen in Duisburg ist Liquidator.

C. Rothenbücher, Berlin. Die Prokura des Gustav Rothenbücher ist erloschen.

Winschermann & Co., G. m. b. H., Duisburg. Mathias Gans und Wilhelm von Kamp sind zu Geschäftsführern mit dem Rechte der Alleinvertretung bestellt.

Oder-Schleppverein, e. G. m. b. H., Fürstenberg, Oder. Für die Zeit der Behinderung des eingezogenen Vorstandsmitgliedes Walter Krüger ist der Dampfschiffsbesitzer Friedrich Hahn aus Spandau zum Vorstandsmitgliede gewählt. Die Haftsumme beträgt jetzt 1000 M für jeden Genossen.

Schiffswerfte und Maschinenfabrik vormals Janssen & Schmilinsky A.-G., Hamburg. Nach dem Ableben des Herrn Carl Mattaei besteht der Aufsichtsrat aus den Herren Karl Mertens, Hugo Cornelsen und Richard Mauersberg.

Motoren-Gesellschaft Wismar m. b. H., Berlin. Der Sitz ist nach Singen, Baden, verlegt. Graf Franz von Montgelas ist nicht mehr Geschäftsführer, Gaston Matt in Zürich ist als solcher bestellt.

Duisburg-Ruhrorter Schleppverein G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Für den ausgeschiedenen Ludwig Hüttner ist Wilhelm Hill zum Geschäftsführer bestellt.

Gasmotoren-Fabrik Deutz, Cöln-Deutz. Für 1913/14 wurden 1 160 734 M Abschreibungen vorgenommen und aus verbleibenden 3 014 510 M Reingewinn auf 22 002 000 M Aktienkapital 5 % Dividende ausgeschüttet.

Fried. Krupp A.-G., Essen, Ruhr. Nach Deckung von 9 858 249 M Steuern, 5 703 984 M Ausgaben der staatlichen Sozialversicherung und 8 873 331 M Wohlfahrtsausgaben verblieb für 1913/14 ein Reingewinn von 40 830 558 M. — Bergrat a. D. Georg Frielinghaus und Dr. phil. Hans Hilbenz sind aus dem Vorstande ausgeschieden.

Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Berlin. Das am 31. Juli 1914 beendete Geschäftsjahr ergab nach 1 486 895 M Abschreibungen 11 495 104 M Reingewinn, wovon rund 2 000 000 M den Angestellten und Arbeitern zugute kamen (1 500 000 M als Gratifikationen, 500 000 M zum Dispositionsfonds) und 6 750 000 M die Gesellschafter auf 90 000 000 M Stammkapital erhielten.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, Augsburg. Der Reingewinn per 30. Juni 1914 betrug nach 2 343 027 M Amortisationen und 2 000 000 M Sonderabschreibungen 1 983 669 M. Die Dividende wurde auf 8 % festgesetzt.

Gutehoffnungshütte Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen. Aus 6 991 647 M Reingewinn des am 30. Juni beendeten Geschäftsjahres wurden auf 30 000 000 M Aktienkapital 10 % Dividende ausgeschüttet.

Gelsenkirchener Bergwerks-A.-G., Gelsenkirchen. Eugen Kleine und Ludwig Rasche sind aus dem Vorstande ausgeschieden, Bergassessor a. D. Ernst Brandt wurde ordentliches, Bergassessor a. D. Hans Eichler stellvertretendes Vorstandsmitglied.

Harpener Bergbau-A.-G., Dortmund. Die Abteilung Schiffahrt lieferte 1913/14 1 610 434 M Rohgewinn, die Dampfer, Kähne, Utensilien und Gebäude stehen nach 157 795 M Abschreibungen mit 3 036 878 M zu Buche, die Hafenanlage am Rhein-Herne-Kanal mit 226 722 M. Als Passiva figurieren u. a. die Anleihe Kannengießer mit 1 974 000 M, die Anleihe Tauerei mit 550 000 M. Die Reserve für die Hafenanlage Preußen 1 am Lippekanal beträgt 200 000 M, die Beteiligung an der A.-G. Mainkette 446 381 M.

Konkurse.

Zoppoter Motorbootgesellschaft in Liqu., Zoppot, eröffnet am 11. Dezember, Anmeldefrist 15. Januar, Verwalter Kaufmann Walter Kloß. — Dampfschiffahrtsgesellschaft Ostseebäderdienst G. m. b. H., Lübeck, eröffnet am 22. Dezember, Anmeldefrist 27. Februar, Verwalter Rechtsanwalt Dr. Pieffing.

Schiffbaumeister Gustav Besekau in Derben-Parey, eröffnet am 6. November, Anmeldefrist 8. Januar 1915.



Dieser Nummer liegt **Nr. 26/30 der Draeger-Hefte, periodische Mitteilungen des Draegerwerkes** in **Lübeck** bei, wodurch wir hierdurch besonders aufmerksam machen.

Bücherbesprechungen

Karte der deutschen Schiffahrtstraßen. Nach amtlichen Unterlagen bearbeitet im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Größe zirka 140 × 190 cm, Maßstab 1 : 800 000. Gea-Verlag G. m. b. H., Berlin W 35. Preis unaufgezogen 12,— M.

Auf einer detailliert gehaltenen Karte, welche das Wasserstraßen- und Eisenbahnnetz Deutschlands zeigt, sind die Flüsse und Kanäle, soweit sie Schiffahrtstraßen sind, in dunkelblauen Linien, die im Bau befindlichen kanalisierten Flußstrecken und Kanäle in roten Linien zur Darstellung gebracht. Die Linien heben sich in Stufen deutlich gegeneinander ab und lassen durch diese Abstufung erkennen, welche Wasserstraßen von Seeschiffen mit mehr als 3000 t, mit Schiffen von 1200 t und mehr, mit 600 t und mehr, mit 400 t und mehr, mit 200 t und mehr, mit 170 bis 210 t oder darunter befahren werden können. Auch sind an den Wasserstraßen in roten Zahlen die Stationierungen und die Entfernungsangaben eingezeichnet. Die Sammelbecken und die Lage der Schleusen sind ebenfalls dargestellt. Ferner finden sich in der Karte die Sitze der Ortsbaubehörden mit ihren Grenzen, unterschieden nach Wasserbauämtern und Hafenbauämtern. Die Reichsstaaten-, Provinz- und Regierungsbezirksgrenzen sind farbig angelegt. Beigegeben wird ein Verzeichnis der Wasserläufe.

Die Karte gibt ein überaus charakteristisches Bild der Schiffahrtstraßen des Deutschen Reiches. Sie bietet sowohl für die Verfrachtung von Schiffsgütern wie für die Dispositionen über die Schiffsgefäße selbst ein unentbehrliches Hilfsmitel, weil ein Blick über die Wertung der Schiffahrtstraßen nach der Tragfähigkeit der Schiffe, welche sie passieren können, orientiert. Die Darstellung der kilometrischen Entfernungen an den Wasserstraßen und die Einzeichnung der Baubehörden eröffnen weitere Verwendungsmöglichkeiten für alle, die an dem Verkehr auf den deutschen Schiffahrtstraßen und an ihrem Ausbau Interesse haben.

Die Schriftleitung.

Der **Schiffahrtskalender für das Elbegebiet 1915** (Preis in Leinen gebunden M. 2,50) gelangte im Verlag von C. Heinrich, Dresden-N., soeben zur Ausgabe. Dieses Handbuch für die Schiffahrts- und Handelswelt nimmt bereits zum 33. Male den Weg zu seinen Freunden, ein guter Beweis, daß der Kalender in weitesten Kreisen sich großer Beliebtheit und Anerkennung erfreut. Aus dem reichen Inhalte nennen wir nur einige der wertvollen Beiträge: Als neueste jährliche Einrichtung eine Jahres-Chronik, welche in kurzen Daten die wichtigsten Ereignisse im Elbegebiet in der Zeit vom 1. September 1913 bis 1. September 1914 enthält; Geltung der Polizeiordnung in den Elbehäfen von Rechtsanwalt Dr. Gerlach; Hinweis auf die neuen Verfrachtungs-Bedingungen für Beförderung böhmischer Kohlen auf der Elbe vom Jahre 1913; Zusammenstellung der wichtigsten Handels- und Schiffahrtsgebräuche in dem Gebiet der Elbe und märkischen Wasserstraßen auf Grund der von den Handelskammern eingegangenen Mitteilungen; Eine Darstellung der Organisation des Schiffahrts-Schiedsgerichts-Verbandes; Verordnungen usw., und als Beilage ein Hafenbild der Stadt Berlin.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verpflichtung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Hafen-Industrie- und Wohngelände in GELSENKIRCHEN.

Das im Hafengebiet der Stadt Gelsenkirchen vorhandene Ansiedlungsgelände ist rund 82,4 ha gross. Es wird in baureifem Zustande verpachtet, unter Umständen auch verkauft. Sämtliche Plätze sind mit Zufahrtstrassen, Eisenbahngleisen usw. ausgestattet. Anschluss an das Strassenbahnnetz ist vorhanden. Gas, Wasser und elektrischer Strom sind billigst zu erhalten.

Der Hafenbahnhof ist Tarifstation der Staatseisenbahn.

Das Einflussgebiet zählt rund 400000 Einwohner.

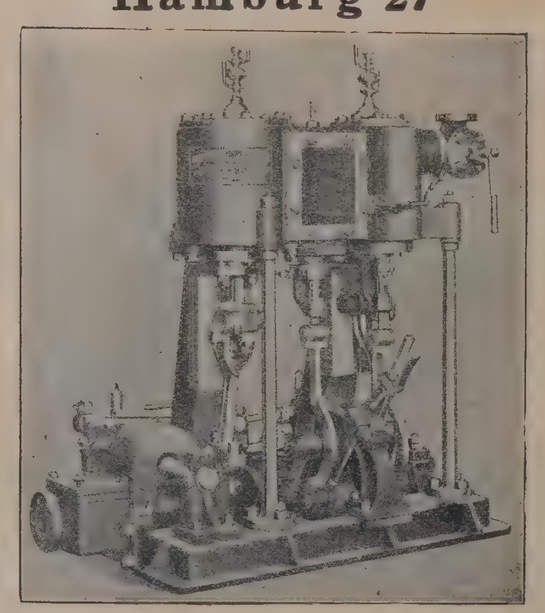
Sonstiges städtisches Ansiedlungsgelände, rund 92,4 ha, für Industrie- und Wohnzwecke, wird von der Stadt zu günstigen Bedingungen verkauft.

Jede gewünschte Auskunft erteilt der Oberbürgermeister.

Ottensener Maschinenfabrik Hamburg

G. m. b. H.

Hamburg 27



Kleine Compound-Schiffsmaschine

Langjährige Spezialität:

Dampfmaschinen, Schiffsmaschinen, Pumpen, Motoren usw. in erstklassiger Ausführung.

Ludwigshafen (Rhein)

Grösster linksrheinischer Hafen

Günstige Industrie- und Umschlagsplätze am offenen Rhein und am Binnenbecken

Verwaltung: Königl. Eisenbahndirektion, Ludwigshafen a. Rhein

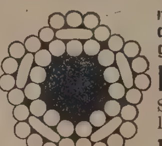
Adolf Deichsel, Zabrze (O.-Schl.)

Drahtwerke und Seilfabriken

Filialfabriken: SOSNOWICE (Rußland), WITKOWITZ (Mähren), MISKOLC (Ungarn)

Arbeiterzahl über 2000

Draht- u. Hanftauwerk aller Art



nach Vorschrift des Germanischen Lloyd, der deutschen Kriegsmarine sowie der Seeberufsgenossenschaft, mit entsprechenden Attesten.

Drahttauwerk für laufendes und stehendes Gut in Spezial-, extra biegsamer Ausführung, flachlitziger und gewöhnlicher Konstruktion.

Bändselwerk — Schwimmtrossen

Ia Hanftauwerk, geteert und ungeteert, aus Kolonial-, Manila-, Schleiss- und Ia russischem Marinereinhanf.

Schiemannsgarn, Takelgarn, Bindfaden in allen Stärken und Preislagen.

Ferner **Hanf- und Drahtseile** aller Art für sämtliche industriellen Unternehmungen.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW19, Jerusalemer Strasse 46-49

XXII. Jahrgang 1915
Heft 3/4
Februar

47. Jahrgang der
„Mitteilungen
des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben
vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten **40 Pfennig** die 4gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140***, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Tagesordnung
der
Ordentlichen Hauptversammlung
abzuhalten
am Mittwoch, den 24. Februar 1915, abends 7 Uhr, im Festsaal der Handelskammer zu Berlin
Dorotheenstraße 8.

1. Geschäftliche Mitteilungen.
2. Erstattung des Geschäftsberichts für das Jahr 1914 (Berichterstatter: Der Geschäftsführer).
3. Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1914 (Berichterstatter: Der Schatzmeister).
4. Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1914 und Entlastung des Schatzmeisters (Berichterstatter: Die Rechnungsprüfer).
5. Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1915.
6. Wahlen für den Großen Ausschuß in Gemäßheit der Bestimmungen in § 17, 3 und § 18 der Vereinssatzungen.
7. **Der Mittellandkanal**, unter besonderer Berücksichtigung seiner strategischen Bedeutung (Berichterstatter: Assessor Dr. Holländer, Charlottenburg; Generalleutnant Freiherr von Steinäcker, M. d. A., Berlin-Wilmersdorf).
8. Verschiedenes und Anträge aus der Versammlung.

Nach Abhaltung der Hauptversammlung findet ein gemeinschaftliches Abendessen im **Elite-Hotel** (am Bahnhof Friedrichstraße) statt. Preis des trockenen Gedecks 3,50 M.

Im Interesse der ordnungsgemäßen Vorbereitung der Veranstaltung wird gebeten, die Anmeldungen zur Teilnahme an der Versammlung und am Essen **bis zum 20. Februar** an die Geschäftsstelle des Zentral-Vereins einreichen zu wollen.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt

Flamm, Geh. Regierungsrat, Professor, Vorsitzender. **Wolff,** Generalsekretär, stellvertretender Geschäftsführer.

Schiffahrt und Schiffbau zur Kriegszeit

Von Geheimem Regierungsrat Professor Flamm

Wer heute einen Blick auf die Statistik der Uebersee-betriebe der Kulturstaaten wirft, wird sofort den gewaltigen Aufschwung, die ungeheure Ausgestaltung aller Reedereien und naturgemäß im Zusammenhang mit ihnen der Schiffbauindustrien erkennen. Von 12 700 Reedereien der Welt mit insgesamt 28 600 Schiffen von 29 760 000 Bruttoregistertonnen im Jahre 1900 sind heute 11 730 Reedereien in der Lage, einen Tonnengehalt von 49 457 000 Registertonnen in 30 836 Schiffen aufzuweisen; das bedeutet eine Vermehrung in den letzten 14 Jahren um 66 Prozent!

An dem gesamten Schiffahrtsbetriebe der Welt ist England mit 21,5 Millionen Tonnen und 11 328 Schiffen, Deutschland mit 5,5 Millionen Tonnen und 2388 Schiffen, Frankreich mit 2,4 Millionen Tonnen und 1576 Schiffen, Rußland mit 1,1 Millionen Tonnen und 1254 Schiffen, Japan mit 1,7 Millionen Tonnen und 1103 Schiffen beteiligt. England und Deutschland stehen also weit an der Spitze. Daß dieser Aufschwung Deutschlands, der selbstverständlich nicht allein auf dem Gebiete des Reedereibetriebes sich vollzog, England mehr und mehr ein Dorn im Auge wurde, mehr und mehr Veranlassung gab, in Konkurrenzkämpfe auf dem Weltmarkt hineingezogen zu werden, die nicht immer zugunsten des Britenreiches sich vollzogen, das erweckte den Neid jener Londoner Kaufherren, die aus ihrer Väter Zeiten sich in die Anschauung hineingelebt hatten, daß einzig und allein ihnen die Welt gehöre und alles auf diesem Erdenrund sich um London und die von dort ausgehenden Direktiven und Anordnungen zu drehen hätte; dieser Neid, gepaart mit Aerger über Schmälerung des bequemen, unverschämten Gewinnes, den der Londoner Cityman aus aller Herren Länder einzuheimsen als etwas ganz Selbstverständliches sich gewöhnt hatte, gaben den Nährboden für die Konzeption des jetzigen Krieges, eines Krieges, der in der gesamten Verworfenheit seiner Anzettelung durch die englische Geschäftswelt und die dazu gehörigen Exekutivbeamten der englischen Regierung nur überboten wird durch die Unehrenhaftigkeit der Regierung und den schamlosen Verrat an der weißen Rasse, zwei Faktoren, ohne die England nicht auskommt, und ferner durch die Dummheit all jener Staaten und Nationen, die als bezahlte Angestellte des Britenreiches auf dessen Schlachtfeldern sich verbluten. Hierbei darf nicht aus dem Auge gelassen werden, daß England in der Tat die vollständige Vernichtung unseres Vaterlandes in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht sich zur höchsten Aufgabe gestellt hat, und man kann den Weg, den der Engländer hierzu einzuschlagen beabsichtigt, zum Teil erkennen, wenn man die Veröffentlichungen in bisher hochangesehenen Weltblättern liest, die jenes Ziel der vollständigen wirtschaftlichen Vernichtung Deutschlands behandeln. So schlägt beispielsweise die größte englische Zeitschrift, „The Engineer", in ihrer Septembernummer ganz offen vor, England müsse, sobald Deutschland niedergerungen sei, sämtliche industriellen Anlagen, alle Fabriken und alle Produktionsstätten Deutschlands systematisch vernichten; erst dann habe der englische Handel, der englische Kaufmann freies, konkurrenzloses Arbeiten in der Welt, erst dann würden seine Geschäfte nicht mehr gestört, sondern glänzenden Gewinn abwerfen!

Daß der Engländer für das Vernichten hoher Kulturwerke eine angeborene Befähigung besitzt, hat sein Auftreten in Antwerpen und an anderen belgischen Plätzen zur Genüge gezeigt; man kann mit vollem Recht aussprechen, daß durch die englischen „Hilfstruppen" viel mehr Werte, meist sogar völlig zwecklos, zerstört worden sind, als durch die reguläre Kriegsführung, und jeder Deutsche wird gut tun, diese englischen „Kulturbeweise" nicht zu vergessen.

Es ist klar, daß ein Land und eine Regierung, die beide völlige, schrankenlose Beherrschung unseres Erdballes anstreben, vor allem ihr Augenmerk auf die Beherrschung der Meere richten werden, also durch ihre Handelsschiffe und durch ihre Marine sowohl die Ueberseetransporte an sich zu bringen als auch jede unangenehme Beeinträchtigung ihrer transatlantischen Beziehungen durch ihre Kriegsflotten sofort zu beseitigen sich bemühen werden. Mit welch großem Erfolge dies im Laufe der Zeit gelungen ist, zeigt ein Blick auf die Weltkarte, wo England nicht nur fast alle wichtigen Zugangsstraßen und Meere, sondern auch riesige Reiche und sogar ganze Weltteile in seine Gewalt und in seinen schrankenlosen Besitz gebracht hat. England beherrscht die beiden Zugänge zum Mittelländischen Meer durch den Suezkanal und Gibraltar, dieses Meer selbst durch Malta und Cypern; es hat Asien durch das reiche Riesenland Indien, durch seine großen maritimen Stützpunkte in Ostasien und im Persischen Golf, durch all die zahlreichen Inseln mit ihren Passagen unter seinen Einfluß gestellt; ihm gehört in Nordamerika Kanada, in Afrika der ganze Süden, den es mit dem Norden durch Eroberung der deutschen Kolonien jetzt zu vereinigen sucht; es besitzt den ganzen Erdteil Australien mit der gesamten Südsee, aus der nunmehr der deutsche Besitz eliminiert worden ist.

Daß diese Machtausdehnung im Laufe der Jahrhunderte zum großen Teil eine fortlaufende Kette von Verbrechen allerschwerster Art gewesen ist, wurde von den einzelnen, anständig denkenden Engländern oft genug im englischen Parlament ausgesprochen, selbstredend erfolglos, denn die englische Regierung wie das englische Volk haben für eigene moralische Defekte niemals ein Auge oder ein Ohr gehabt, sobald nur mit jenen Defekten nutzbringender kaufmännischer Gewinn verbunden war. Jene Nation und ihre geschickte Diplomatie haben es vielmehr glänzend verstanden, fast alle Greuel der gewaltsamen Machtausdehnung mit dem Mantel der Ausbreitung des Christentums, der wirtschaftlichen Erschließung bisher unbearbeiteter Gegenden, der Ueberbringung von Segnungen der Kultur an fremde Reiche und Völkerschaften und dergleichen Phrasen zu umkleiden. Der englische Missionar mit seinem starken politischen Einschlag und seiner weltbekannten Unverschämtheit ist meist das Werkzeug gewesen, dessen sich die Regierung bediente, um in fernen Landen das sogenannte Recht jeder Einmischung sich zu verschaffen, wie bekanntlich der ungeheure englische Missionsfonds jetzt dazu dient, die Auslandspresse, wo sie feil ist, zu kaufen und gründliche Hetzarbeit von Emissären ins Werk zu setzen.

Eine derart weltumspannende Tätigkeit hatte naturgemäß eine gewaltige Schiffahrt zur Voraussetzung und zur Folge, und so zeigen die eingangs genannten Zahlen klar, in welch ungeheurem Umfang auf den Straßen der Ozeane die englische Flagge vorherrschend ist. In gleichem Maße aber sind die Produktionsstätten für den Bau jener Riesenflotten entwickelt worden.

Zielbewußt ist die englische Nation, als eine seefahrende Nation im eigentlichen Sinne des Wortes, in der gesamten inneren und äußeren Ausgestaltung ihrer Seeherrschaft allezeit vorgegangen. Das „Rule Britania" hat nicht allein einen dichterischen Inhalt. Dabei muß rückhaltlos anerkannt werden, daß England auf all diesen maritimen Gebieten bahnbrechend und für alle anderen Seefahrt treibenden Nationen vorbildlich vorgegangen ist; verdankt doch die gesamte Welt die meisten technischen großen Fortschritte und Entwicklungen in Konstruktion und Bau, in Gesetzgebung und Betrieb der Handels- und Kriegsschiffe England, und es ist bedauerlich, feststellen zu müssen, daß so viel Fähigkeit und gesunder Sinn auf

der einen Seite mit so viel Brutalität und Unmoral auf der anderen Seite gepaart ist. Allein das liegt nun einmal im englischen Charakter, und das Wort vom „perfiden Albion“ ist kein leerer Schall.

Heute steht die alte Welt im Krieg; die blutigrote Fackel, die England unter die Nationen geschleudert hat, sobald es den Augenblick für gekommen ansah, hat Europa und seine überseeischen Besitzungen in schrecklichen Brand gesetzt, und jetzt wird das Lied „Britania rule the Waves“ in die rauhe Wirklichkeit übersetzt. Jetzt mag wohl auch der eingefleischteste Flottengegner erkennen, wie berechtigt jenes Kaiserwort gewesen: „Bitter not tut uns eine starke Flotte.“ Jetzt sucht England durch seine auf allen Meeren kreuzenden Kriegsschiffe im Zusammengehen mit der französischen, japanischen und russischen Flotte den gesamten Ueberseeverkehr, die gesamte Ueberseezufuhr seiner Gegner Deutschland, Oesterreich-Ungarn und neuerdings der Türkei zu unterbinden und zu vernichten, zu vernichten nicht nur direkt durch Kaperung der seinen Gegnern gehörenden Fahrzeuge, sondern auch indirekt durch scharfe Kontrolle und teilweise Aufbringung der Handelsschiffe der Neutralen.

Es ist klar, daß bei der außerordentlichen Steigerung der Summe sorgsamer und mühseliger Geistesarbeit, der Größe der zur Anlage gelangten materiellen Werte, die die technische Entwicklung des modernen Großhandelsschiffbaues mit sich gebracht hat, auf der ganzen Welt mehr und mehr der Wunsch in die Erscheinung trat, derartige, lediglich friedlichen Zwecken dienende Bauten im Falle eines Krieges von der Vernichtung nach Möglichkeit auszuschließen. Die Gesichtspunkte für solche Zwecke sind genugsam in internationalen Konferenzen beraten und zum großen Teil allgemein bindend festgelegt worden. Leider werden aber diese völkerrechtlichen Bestimmungen im Ernstfalle nicht immer beachtet, vielfach, weil die Ehrenhaftigkeit der Regierungen und Nationen nicht weit genug reicht, um ein einmal gegebenes Wort in allen Fällen zu halten. Vollends England ist weder in der Vergangenheit noch in der Gegenwart vor den schwersten Vertragsbrüchen zurückgeschreckt; für diese skrupellose Nation besteht keine Abmachung, sobald die eigenen Interessen irgendwie berührt werden. Die üblichen Gesetze der Moral finden auf diesen Staat keine Anwendung, und so hat dieser Krieg leider zur Genüge gezeigt, daß technische Produkte hoher Leistungsfähigkeit und großen Wertes auch dann rücksichtslos vernichtet wurden, wenn ein Recht dazu nicht vorlag. Unter solchen Umständen erscheint es selbstverständlich, daß bei Ausbruch eines Krieges zwar alle Handelsschiffe, soweit sie es eben vermögen, sich in die sicheren Häfen des eigenen Landes oder neutraler Staaten zurückziehen, um dort den Gefährdungen durch feindliche Fahrzeuge zu entgehen. Allein nicht immer genügt das, besonders dort nicht, wo jene neutralen Staaten zu ohnmächtig sind, um ihre Neutralität zu schützen, und hier kennt England kein Gesetz. Die andauernden Vergewaltigungen, die dieser Staat, als zeitige größte Seemacht der Welt, sich überall zuschulden kommen läßt, sprechen hier eine eindringliche Sprache.

Und doch, wie verhältnismäßig leicht wäre es, dieser Alleinherrschaft ein Ende zu bereiten. Die glänzenden Leistungen unserer kleinen unvergeßlichen „Emden“, die tadellose Arbeit der „Karlsruhe“, die glorreiche Schlacht bei Coronel lassen erkennen, wie es wohl um Englands Vorherrschaft bestellt sein würde, wenn wir heute einige dreißig bis vierzig erstklassige Panzerkreuzer besäßen. Freilich gehören dazu die erforderlichen Stützpunkte in den verschiedenen Meeren, und die zu schaffen, unter gleichzeitiger Sicherung befreundeter oder verbündeter Beziehungen zu geeigneten Staaten in fernen Gegenden, ist Aufgabe der Herren Diplomaten.

Derartig zu wirken hat Englands Diplomatie vorzüglich verstanden, und so beherrscht es heute in der Tat die Meere und ist in der Lage, Lebensmittelzufuhr, Herbeischaffung von Kriegsbedarf aller Art, Truppentransporte größter Art aus Indien, Kanada, Australien nach Europa, von England nach Frankreich und nach Aegypten beliebig vorzunehmen, ohne daß seine Gegner dies zu hindern vermögen. Seine überall bereiten Kriegsschiffe geleiten diese Transporte, und wie in alten Zeiten sich der Handel vielfach unter „Convoy-Fahrt“ vollzog, so zeigt sich der Welt heute eine englische Schiffahrt für alle möglichen Zwecke unter dem Schutz seiner modernen kleinen und großen Kreuzer. Die gesamte Schiffahrt zur Kriegszeit hat einen ganz bestimmten Charakter angenommen. Die deutschen, österreichischen und türkischen Handelsschiffe sind von den Meeren verschwunden; was nicht gekapert oder vernichtet worden ist, liegt in heimischen oder neutralen Häfen fest; allein die Schiffe Englands, Frankreichs, Rußlands und Japans und dann die Fahrzeuge der Neutralen haben Fahrtmöglichkeit; letztere indes auch nur in sehr beschränktem Maße: sie stehen unter der scharfen Kontrolle Englands. Nichts auf ihnen ist vor England sicher; jede Ware kann jeden Augenblick von England als Konterbande erklärt und beschlagnahmt werden. Zwar sind in internationalen Verträgen diejenigen Waren besonders aufgeführt, die als Konterbande oder als bedingte Konterbande angesehen werden sollen; allein diese Abmachungen ändert England jeden Augenblick vollkommen willkürlich, so daß eine fast unerträgliche Schädigung der neutralen Schiffahrt eintritt. Auch der Personentransport auf neutralen Schiffen ist stark erschwert; nimmt doch England sich das Recht heraus, jedes neutrale Schiff anzuhalten und auf seine Ladung und seine Passagiere auf das genaueste zu untersuchen. Ob dabei Verzögerungen der Reise entstehen oder nicht, ist dem Engländer vollkommen gleichgültig; mit aller Ruhe und Sorgfalt untersucht er die angehaltenen Schiffe und nimmt aus ihnen all das an Ladung, alle die Passagiere als Gefangene heraus, die ihm geeignet erscheinen. Naturgemäß ist unter solchen Umständen auch für die Neutralen von irgendwelcher geregelter Schiffahrt nicht die Rede, zumal auch die Versicherungsprämien sehr stark in die Höhe gestiegen sind. Dazu kommt die große Minengefahr an allen Küsten und in all den Meeren, wo Minen von den Gegnern gelegt worden sind, und fast täglich kann man in der Presse von friedlichen Handelsschiffen lesen, die auf Minen geraten und aufgeflogen sind. Das schlimmste für die Schiffahrt hierbei ist, daß die Minen, die man zwar fest verankert an gewollte Stellen legen kann, bei der Art der Legung seitens Englands völlig frei und ohne jede Kontrolle in der See umhertreiben und nicht beabsichtigtes Unheil stiften; werden doch fast täglich englische Minen an der holländischen und belgischen Küste angetrieben, die sicher nicht zu diesem Zweck gelegt worden waren. England ist das gleichgültig; da aber auch die eigene Flotte unter solcher Gefährdung leiden kann, und vor allem, weil es bequemer und sicherer ist, schreibt es den neutralen Staaten einfach vor, ihre Schiffe gewisse englische Häfen anlaufen zu lassen, in denen nun die übliche Kontrolle und Prüfung auf Kriegskonterbande stattfindet. Daß die Neutralen, vor allem sogar die Vereinigten Staaten von Nordamerika, sich eine derartige Bevormundung und eine so empfindliche Störung und Schädigung des eigenen Handels gefallen lassen, ist nur begreiflich, wenn man mit der Geschicklichkeit der englischen Vertretung und ihrer Arbeit in jenen Staaten rechnet.

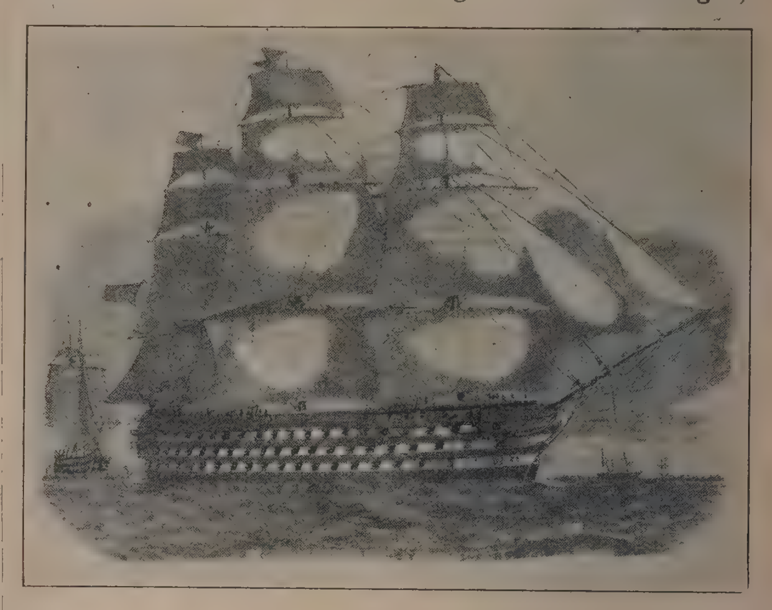
So ist das Bild der heutigen Schiffahrt ein wenig erfreuliches, das um so einseitiger sich gestalten muß, je länger der Krieg dauert. Daß unter diesen Umständen fast jede Tätigkeit im Bau von Handelsfahrzeugen ruht, ist klar. Die Werften der kriegführenden Staaten haben kaum ein Handelsschiff im Bau; ihre gesamten Werkstätten und Betriebe sind vielmehr fast ausschließlich für den Bau von Kriegsschiffen und anderen, kriegerischen Zwecken dienenden schiffbautechnischen Konstruktionen

herangezogen. Insofern ist das Bild, das der Schiffbau zur Kriegszeit bietet, ein ganz entgegengesetztes wie das der Schiffahrt; gerade in den Zeiten, in denen ein großer Teil der Friedensindustrie daniederliegt, haben die Schiffswerften, ebenso wie die Waffen- und Munitionsfabriken unendlich viel zu tun. Alle etwa schon vorher auf Stapel gelegten Kriegsschiffe werden in beschleunigtem Tempo fertiggestellt; Neubauten, besonders kleinere Fahrzeuge, wie Torpedoboote, Unterseeboote und dergleichen, werden in größtem Umfange in Arbeit genommen. Ist es doch möglich, derartige Schiffe, besonders wenn eine größere Anzahl gleichzeitig auf Stapel gelegt wird, in verhältnismäßig kurzer Zeit herzustellen, was für die modernen großen Kriegsschiffe, Linienschiffe und Kreuzer, nicht zutrifft. Für ein kriegführendes Land ist es daher stets von größtem Vorteil, wenn es auf Grund geschickter und zielbewußter auswärtiger Politik in Friedenszeiten Aufträge von Kriegsschiffen für ausländische Rechnung sich hat sichern können, weil es dadurch im Falle eines Krieges in den Stand gesetzt wird, die auf seinen Werften im Bau befindlichen fremden Kriegsschiffe zur eigenen Landesverteidigung heranzuziehen. Natürlich ist es ein Punkt der Honorigkeit, dies nur dann zu tun, wenn in den Kontrakten mit den fremden Staaten eine derartige Möglichkeit vorgesehen war. Aber auch hier kommen Fälle vor, und der augenblickliche Krieg hat dies schon zur Genüge bewiesen, in denen auch ohne solche Abmachungen und gegen den Willen des bestellenden neutralen Staates die bauausführende Regierung die Schiffe einfach für sich, gegen Recht und Billigkeit, beschlagnahmt hat. Auch hiermit muß gerechnet werden, denn wie England fast täglich zeigt, gilt im Kriege für eine skrupellose Regierung weder ein Vertrag, noch ein Recht, noch sonst irgendein Gesichtspunkt der Moral, sondern einzig und allein die augenblickliche Macht, die Möglichkeit, ihr völlig freie Zügel zu lassen.

Es empfiehlt sich daher für alle Nationen, die nicht selbst Schiffbau treiben, ihre Bauten unter keinen Umständen nach England in Auftrag zu geben, weil sie niemals sicher sind, die Schiffe zu erhalten, auch dann nicht, wenn sie auf den letzten Pfennig bezahlt sind. Das ist eine Lehre, die die Welt aus den Vorkommnissen mit absoluter Klarheit und Eindringlichkeit ziehen soll. Unterstrichen wird diese notwendige Lehre durch den einzig dastehenden, aber daneben gerade wegen seiner Unmoral unendlich dummen Vertrauensbruch, den die bekannte englische Marinekommission der Türkei gegenüber sich hat zuschulden kommen lassen. Gegen hohes Entgelt hatten jene Leute, die zu Unrecht den geachteten Titel „Offiziere“ führten, es unternommen, die türkische Flotte zu modernisieren und durch englische Neubauten zu verstärken: statt dessen beschädigten jene „Engländer“ die ihnen anvertrauten Schiffe, während die „englische“ Regierung jene Neubauten, obwohl sie schon bezahlt und abgenommen waren, für sich behielt und der eigenen Flotte einverleibte! Das ist typisch „englisch“, und diese Folgerung gibt der Welt eine Lehre, wie sie sich später gegen England verhalten soll. Sache einer vernünftigen und fähigen Diplomatie, die gleichzeitig imstande ist, den Regungen anderer Länder zu folgen und kaufmännische Gesichtspunkte zu würdigen, wird es sein, solche Geschäftspraktiken Englands genügend bekanntzumachen und vor allem für ehrlichen und leistungsfähigen Ersatz der englischen Werften durch Werften anderer Nationen zu sorgen.

Es dürfte angebracht erscheinen, an dieser Stelle einige wenige schiffbautechnische Fragen an Hand von Lichtbildern über die modernen Kriegsschiffe kurz zu besprechen. Die Beispiele sind den Flotten Englands und Frankreichs entnommen.

Heute teilt man die Kriegsfahrzeuge in folgende einzelne Typen ein. Obenan stehen die Linienschiffe, ihnen folgen die Panzerkreuzer, die kleinen Kreuzer, die Torpedoboote und die Unterseeboote. Die Linienschiffe waren von alters her der eigentliche Kern der Schlachtflotte; sie hatten nicht nur die größten Abmessungen,



Figur 1. Duke of Wellington.

sondern trugen vor allem die meisten und größten Kanonen. Ihre Geschwindigkeit war eine geringe; die Geschütze standen reihenweise in den einzelnen Decks übereinander, und demgemäß unterschied man Eindecker, Zweidecker, Dreidecker usw. Die größten jener alten Linienschiffe, die nur durch Segel fortbewegt wurden, führten über 100 Geschütze. In der Schlacht lagen die Schiffe Breitseite gegen Breitseite und feuerten ihre Geschütze, besonders zu Beginn der Schlacht, in Salven ab.

Der Kreuzertyp hat in jener alten Zeit seine Vorgänger in den Fregatten und Korvetten, Fahrzeugen geringerer Größe und schwacherer Armierung, dagegen von besonders feinen und zum Schnellsegeln geeigneten Linien. Ihre Aufgaben bestanden in der Hauptsache in der Vernichtung und Kaperung feindlicher Handelsschiffe, in Gefechten mit ähnlichen Schiffen des Gegners und in der Aufklärung. Trafen sie auf überlegene feindliche Streitkräfte, so konnten sie sich durch ihre relativ hohe Geschwindigkeit dem Gefecht entziehen. Sie hatten die eigentliche Kreuzertätigkeit auszuüben und waren in der Regel monate- und jahrelang auf sich selbst angewiesen. In der Seeschlacht fanden sie indes neben den Linienschiffen wertvolle Verwendung.

Für die übrigen Typen der modernen Kriegsflotten, die Torpedoboote und Unterseeboote, gab es in der alten Zeit keine Analogien.

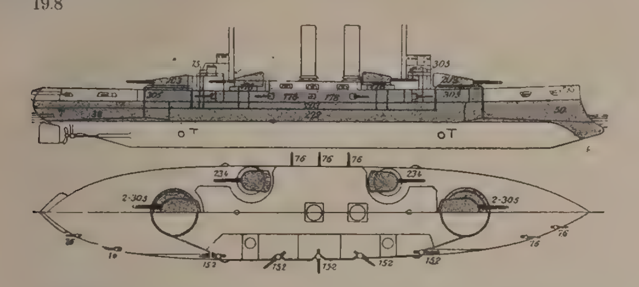
Gewaltig haben sich aber das heutige Schlachtschiff und der heutige Kreuzer entwickelt. Als Baumaterial trat



Figur 2. Minotaur.

an Stelle des Holzes das Eisen und der Stahl, an Stelle der Segel die Dampfkolbenmaschine und die Turbine. Die Armierung wurde grundlegend geändert, und zur gesteigerten Offensivkraft trat als Defensivkraft der Panzer. An einigen Bildern aus dem Entwicklungsgang des Linienschiffes sei dies näher erläutert. Figur 1 zeigt den englischen Dreidecker „Duke of Wellington“ aus dem Jahre 1855, Figur 2 die englische Dampffregatte „Minotaur“ aus den 1860er Jahren.

Depl. 16 600 (17 800) t **Artill.** 4-30.5 $L/_{40}$, 4-23.4 $L/_{47}$, 10-15.2 $L/_{45}$, 12-7.6 $L/_{50}$, 12-4.7 **Torp.** 4-45 S V **Kohlen:** 2150 t
Masch. $\frac{18100}{18500}$ PS **Oel:** 400 t
Schnell. $\frac{18.1}{19.8}$ Sm **Dampfstrecke:** 3500 (17,5) Sm

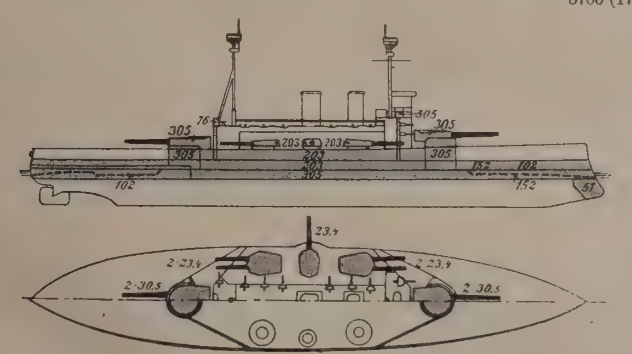


Heckfeuer: 2-30.5, 2-23.4, 2-15.2 **Bugfeuer:** 2-30.5, 2-23.4, 2.15.2
Breitseite: 4-30.5, 2-23.4, 5-15.2, 2 T V Geschossgewicht einer Breitseite 2113 kg
L. King Edward VII., Dominion, Commonwealth [03], Hindustan, Zealandia, Britania [04], Hibernia, Africa [05].
Figur 3.

Bis zum Jahre 1906 hatte sich das moderne Linienschiff im wesentlichen nach der Richtung entwickelt, daß vorn und hinten je ein schwerer Turm mit je zwei Geschützen schweren Kalibers (30,5 cm) stand. Die Mittelartillerie, bestehend aus 23,4-cm-Geschützen, stand vielfach in Einzeltürmen an den Bordseiten in der Mitte des Schiffes, während leichtere Geschütze in den tiefer gelegenen Decks Aufstellung fanden. Typisch sind hier die Schiffe der „King Edward VII.“-Klasse (Figur 3) [1]) und „Agamemnon“ (Figur 4). Aus den Bildern ist auch die Panzerung zu ersehen, die sich über den größten Teil des Schiffes erstreckt.

Da trat 1906 der englische Chefkonstrukteur Watts mit einem ganz neuen Schiffstyp, dem „Dreadnought“ (Figur 5) vor die Welt und war damit bahnbrechend. Charakteristisch ist bei diesem Schiff die fast ausschließ-

Depl. 16 750 (19 000) t **Artill.** 4-30.5 $L/_{45}$, 10-23.4 $L/_{50}$, 24-7.6 $L/_{50}$, 2-4.7 **Torp.** 4-45 S V, 1-45 H V **Kohlen:** 2200 t
Masch. 17 500 PS **Oel:** 1000 t
Schnell. 19 Sm **Dampfstrecke:** 3700 (17) Sm



Heckfeuer: 2-30.5, 4-23.4, 1 T V **Bugfeuer:** 2-30.5, 4-23.4
Breitseite: 4-30.5, 5-23,4, 2 T V Geschossgewicht einer Breitseite 2404 kg
L. Lord Nelson, Agamemnon [06].
Figur 4.

---

[1]) Die Skizzen Figuren 3 bis 18 sind dem sehr empfehlenswerten Taschenbuch der Kriegsflotten von Kapitänleutnant G. Weyer entnommen.

Erklärung der Zeichen und Abkürzungen:

„Artillerie“ bringt die Zahl und Kaliber der Kanonen nebst deren Rohrlängen. Beispiel: 4-24 $L/_{40}$ heißt 4 Schnelladekanonen von 24 cm Kaliber und von 40 Kaliber d. i. 40×24 cm Rohrlänge.

Unter „Torpedorohre“ (T) ist die Anzahl der Rohre sowie ihr Kaliber und ihre Lage im Schiff angegeben. S bedeutet Seitenrohr H bedeutet Heckrohr, V bedeutet Lage unter Wasser.

Depl. 18 200 (22 500) t **Artill.** 10-30.5 $L/_{45}$, 24-7.6 $L/_{50}$ **Torp.** 4-45 S V, 1-45 H V **Kohlen:** 2700 t
Masch. 24 700 PS Tu **Oel:** 450 t
Schnell. 21.5 Sm **Dampfstrecke:** 5800 (11) Sm, 3500 (18) Sm

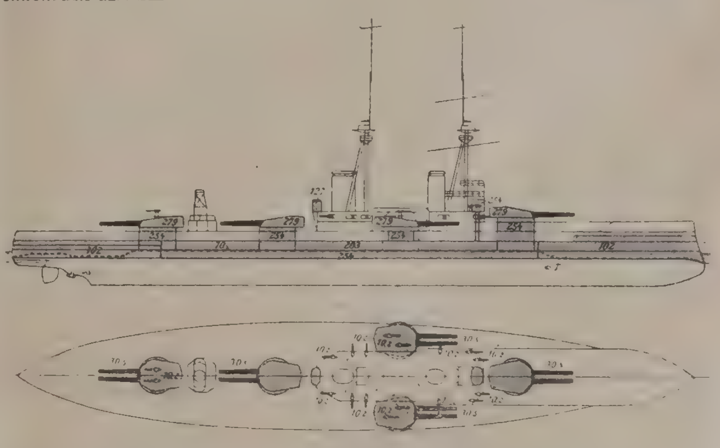
Heckfeuer: 6-30.5, 1 T V **Bugfeuer:** 6-30.5
Breitseite: 8-30.5, 2 T V Geschossgewicht einer Breitseite 3084 kg
L. Dreadnought [06].
Figur 5.

liche Betonung der schweren Artillerie. „Dreadnought“ bekam in 5 Türmen 10 30,5-cm-Geschütze und daneben lediglich 24 7,6-cm-kleine Kanonen. Die Geschwindigkeit war auf 21,5 Knoten gebracht, freilich auf Kosten der Panzerung, die bei diesem Schiff mangelhaft zu nennen ist. Alle Aufbauten waren fortgelassen, die Silhouette war die eines großen Torpedobootzerstörers.

Diese neueste englische Schiffskonstruktion wurde vorbildlich, und alle Staaten bauten von nun an „Dreadnoughts“, das heißt Schiffe größten Deplacements und mit hauptsächlich schwerer Artillerie.

Anfangs stellte man die schweren Türme teilweise in der Kiellinie und teilweise seitlich auf, wie dies beispielsweise der „Vanguard“ 1909 (Figur 6) zeigt.

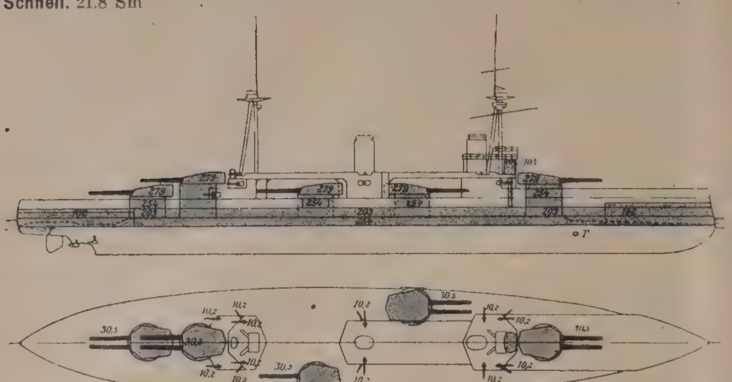
Depl. 19 600 (23 400) t **Artill.** 10-30.5 $L/_{50}$, 18-10.2 $L/_{50}$, 4-4.7 **Torp.** 2-45 S V, 1-45 H V **Kohlen:** 2700 t
Masch. $\frac{25800}{26300}$ PS Tu **Oel:** 450 t
Schnell. 21.5-22.1 Sm **Dampfstrecke:** 6000 (14) Sm



Heckfeuer: 6-30.5, 10-10.2, 1 T V **Bugfeuer:** 6-30.5, 10-10.2
Breitseite: 8-30.5, 10-10.2, 1 T V Geschossgewicht einer Breitseite 3084 kg
L. St. Vincent, Collingwood [08], Vanguard [09].
Figur 6.

Immer schwerer wurden Artillerie und Panzer, auch gab man den Schiffen die rautenförmige Turmstellung neben der von den Amerikanern übernommenen überhöhten Türme, bei denen die Geschütze des mehr nach der Mitte zu liegenden Turmes über den tiefer gelegenen Turm wegfeuerten. „Neptune“ aus dem Jahre 1909 ist das letzte englische Schiff mit dieser Geschützaufstellung (Figur 7). Von da an kennt man in England nur noch die Mittschiffsaufstellung der schweren Türme, und allmählich haben sich rascher oder langsamer nunmehr alle Marinen zu ihr bekannt, dabei vorn und hinten überhöhte Türme anwendend. England steigerte aber schon im Jahre 1910 das Kaliber seiner schweren Artillerie, die nunmehr auf 10 34,3-cm-Geschütze gebracht wurde; auch wurde die gepanzerte Fläche bedeutend vergrößert.

Depl. 20200 t **Artill.** 10-30.5 L/50, 16-10.2 L/50, 4-4.7 **Torp.** 2-45 S ∨ 1-45 H ∨ **Kohlen:** 2700 t **Oel:** 450 t
Masch. 27720 PS Tu
Schnell. 21.8 Sm

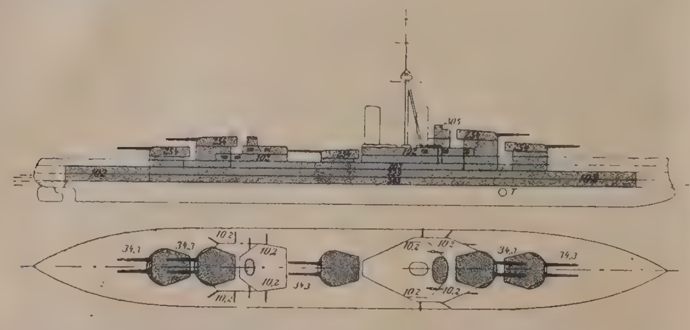


Heckfeuer: 8-30.5, 6-10.2, 1 T ∨ **Bugfeuer:** 6-30.5, 4-10.2
Breitseite: 10-30.5, 8-10.2, 1 T ∨ Geschossgewicht einer Breitseite 3855 kg

L. Neptune [09], ähnlich, doch nur mit einem Dreibeinmast, hinter vorderem Schornstein, Colossus und Hercules [10].
Figur 7.

„Orion" aus dem Jahre 1910 ist hierfür typisch (Figur 8). 1911 wuchsen die Abmessungen noch mehr, und mit diesen Schiffen, zu deren ersten „Audacious" gehört, beginnt die Aera der sogenannten „Ueberdreadnoughts"

Depl. 23000 t **Artill.** 10-34.3 L/45, 16-10.2 L/50, 4-4.7 **Torp.** 2-53 S ∨ 1-53 H ∨ **Kohlen:** 2700 t **Oel:** 1000 t
Masch. $\frac{27600}{29800}$ PS Tu
Schnell. 21-22 Sm

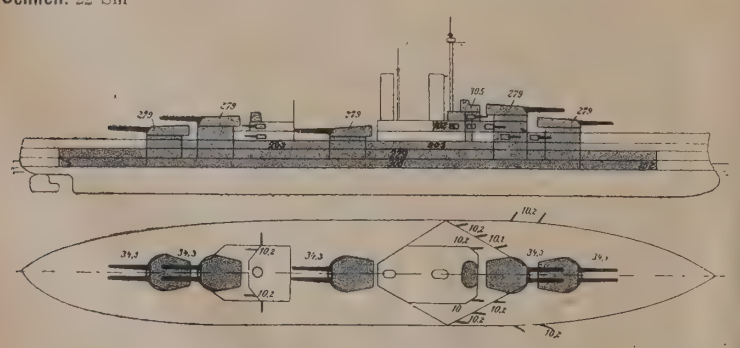


Heckfeuer: 4-34.3, 6-10.2, 1 T ∨ **Bugfeuer:** 4-34.3, 6-10.2
Breitseite: 10-34.3, 8-10.2, 1 T ∨ Geschossgewicht einer Breitseite 5670 kg

L. Orion [10], Conqueror, Monarch, Thunderer [11].
Figur 8.

(Figur 9). Aber auch hier fand die Technik noch keinen Stillstand. Im Jahre 1912 wurden die Schiffe der „Iron Duke"-Klasse (Figur 10) mit 10 34,3-cm- und 12 15,2-cm-Geschützen vom Stapel gelassen, denen sich dann die zur-

Depl. 23400 (27000) t **Artill.** 10-34.3 L/45, 16-10.2 L/50, 4-4.7 **Torp.** 2-53 S ∨ 1-53 H ∨ **Kohlen:** 2700 t **Oel:** 1000 t
Masch. $\frac{28000}{28500}$ PS Tu
Schnell. 22 Sm

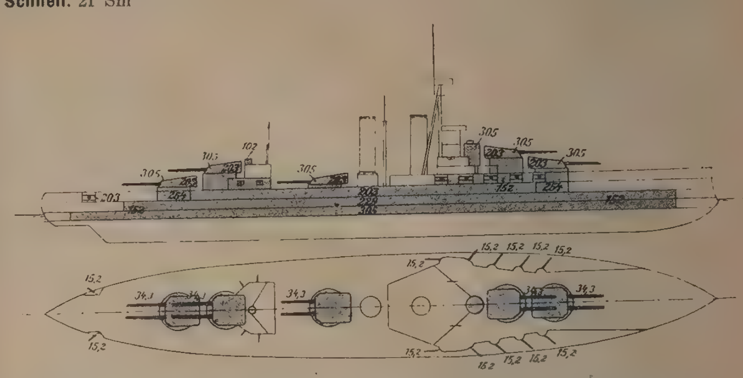


Heckfeuer: 4-34.3, 1 T ∨ **Bugfeuer:** 4-34.3
Breitseite: 10-34.3, 2 T ∨ Geschossgewicht einer Breitseite 6350 kg

L. King Georg V., Centurion [11], Audacius, Ajax [12].
Figur 9.

zeit größten, der „Queen Elizabeth"-Klasse von 29000 t Deplacement und 8 38,1-cm-, 16 15,2-cm- und 12 7,6-cm-Geschützen (Figur 11) und schließlich die neuesten Bauten mit 10 38,1-cm-Geschützen anschlossen, bei denen

Depl. 25400 (28000) t **Artill.** 10-34.3 L/45, 12-15.2 L/50, 6-4.7 **Torp.** 4-53 S ∨ **Kohlen:** 3000 t **Oel:** 1000 t
Masch. 29000 PS Tu
Schnell. 21 Sm



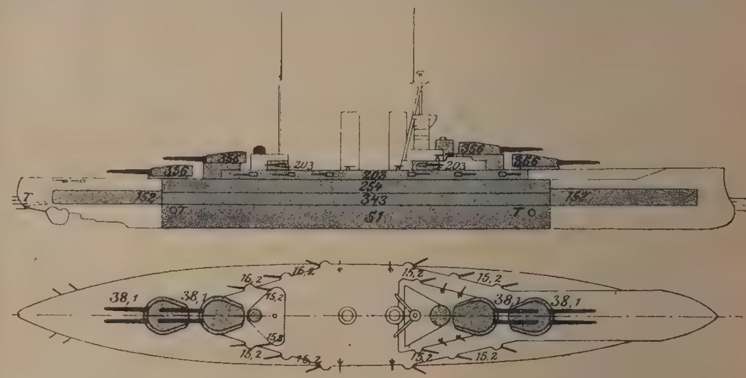
Heckfeuer: 4-34.3, 4-15.2 **Bugfeuer:** 4-34.3, 8-15.2
Breitseite: 10-34.3, 6-15.2, 4 T ∨ Geschossgewicht einer Breitseite 6622 kg

L. Iron Duke, Marlborough [12], Benbow, Emperor of India [13].
Figur 10.

60000 Pferdestärken 25 Knoten Geschwindigkeit erreichen sollen!

Aehnliche Entwicklung fand bei den anderen Großmächten statt, nur mit dem Unterschied, daß England und

Depl. 29000 t **Artill.** 8-38.1 L/45, 16-15.2 L/50, 12-7.6 (davon 4 Ballonabwehrgeschütze) **Torp.** 8-53 S ∨ (4 Doppelrohre) 1-53 H ∨ **Nur Oel:** 3500 t **Dampfstrecke:** 20000 Sm
Masch. 58000 PS Tu
Schnell. 25 Sm

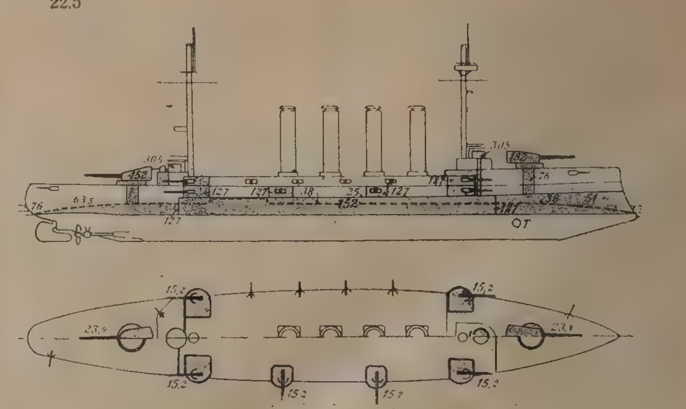


Heckfeuer: 4-38.1, ?-15.2 **Bugfeuer:** 4-38.1, ?-15.2
Breitseite: 8-38.1, 8-15.2, 4 T ∨ Geschossgewicht einer Breitseite 7442 kg

L. Queen Elizabeth, Warspite [13], Barham, Valiant, Malaya [a. St.], VI (bewilligt).
Figur 11.

Japan den Zwillingsturm beibehielten, während beispielsweise Amerika, Frankreich, Italien und Rußland seit 1913 Drillingstürme, Frankreich sogar bei der „Normandie"-Klasse den Vierlingsturm zur Anwendung brachten. Die Entwicklung dieser Geschützaufstellung zeigen die Bilder.

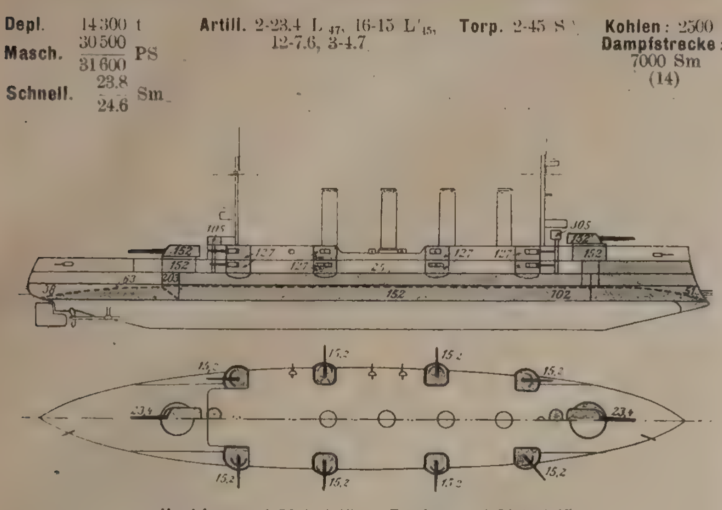
Depl. 12200 **Artill.** 2-23.4 L/47, 12-15.2 L/45, 12-7.6, 3-4.7 **Torp.** 2-45 S ∨ **Kohlen:** 1600 t
Masch. $\frac{21000}{21500}$ PS
Schnell. $\frac{21.7}{22.5}$ Sm



Heckfeuer: 1-23.4, 4-15.2 **Bugfeuer:** 1-23.4, 4-15.2
Breitseite: 2-23-4, 6-15.2, 1 T ∨ Geschossgewicht einer Breitseite 616 kg

Pz.-Kr. Cressy, Sutlej [99], Aboukir, Hogue [00], Bacchante, Euryalus [01]
Figur 12.

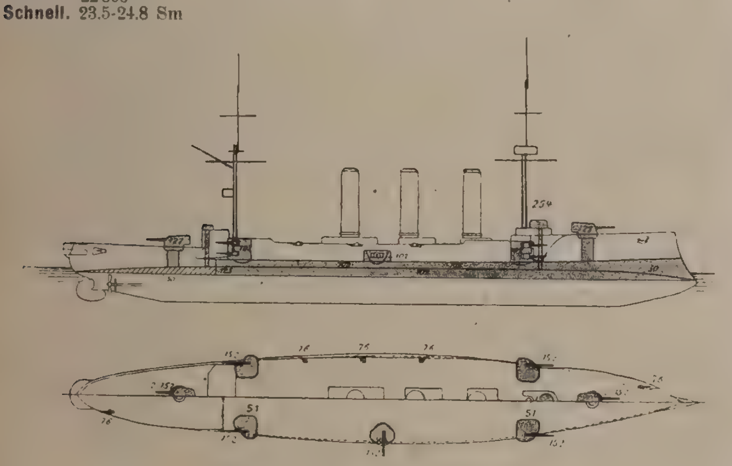
Depl. 14300 t **Artill.** 2-23.4 L/47, 16-15 L/45, 12-7.6, 3-4.7 **Torp.** 2-45 S ∨ **Kohlen:** 2500 t
Masch. $\frac{30500}{31600}$ PS **Dampfstrecke:** 7000 Sm (14)
Schnell. $\frac{23.8}{24.6}$ Sm



Heckfeuer: 1-23.4, 4-15 **Bugfeuer:** 1-23.4, 4-15
Breitseite: 2-23.4, 8-15, 1 T ∨ Geschossgewicht einer Breitseite 707 kg
Pz.-Krz. Drake, King Alfred, Good Hope, Leviathan [01].
Figur 13.

Aehnliches, wie vom modernen Linienschiff, ist vom modernen Panzerkreuzer zu sagen, der gleichfalls andauernd wuchs in seinen Abmessungen, seinen Geschützen, seiner Panzerung und vor allem seiner Ge-

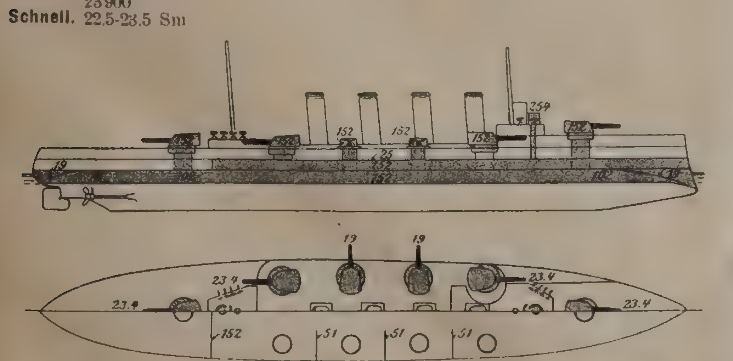
Depl. 9950 t **Artill.** 14-15 L/45, 8-7.6, 3-4.7 **Torp.** 2-45 S ∨ **Kohlen:** 1700 t
Masch. $\frac{22000}{22800}$ PS
Schnell. 23.5-24.8 Sm



Heckfeuer: 6-15 **Bugfeuer:** 6-15
Breitseite: 9-15, 1 T ∨ Geschossgewicht einer Breitseite 408 kg
Pz.-Krz. Suffolk [03], Cornwall, Cumberland, Berwick, Donegal, Lancaster [02], Kent, Monmouth, Essex [01].
Figur 14.

schwindigkeit, wie die Bilder zeigen: „Cressy“ 1899, „Drake“ 1901, „Monmouth“ 1902, „Warrion“, „Shannon“ 1907 (Figuren 12, 13, 14, 15, 16).

Depl. 13750 t **Artill.** 6-23.4 L/47, 4-19 L/50 24-4.7 **Torp.** 2-45 S ∨ 1-45 H ∨ **Kohlen:** 2000 t **Oel:** 550 t
Masch. $\frac{23600}{23900}$ PS
Schnell. 22.5-23.5 Sm



Heckfeuer: 3-23.4, 1 T ∨ **Bugfeuer:** 3-23.4
Breitseite: 4-23.4, 2-19, 1 T ∨ Geschossgewicht einer Breitseite 871 kg
Pz.-Krz. Natal, Warrior, Cochrane, Achilles [05].
Figur 15.

Der moderne Panzerkreuzer nahm eine charakteristische Gestaltung an, als England im Jahre 1907 „Indomitable“, „Inflexible“ und „Invincible“ (Figur 17) vom Stapel ließ. Auch hier war die schwere Artillerie dominierend. Die Schiffe hatten 8 30,5-cm- und nur 16 10,2-cm-Geschütze; sie liefen 26,5 Knoten. Bekannt sind

Depl. 14800 t **Artill.** 4-23.4 L/50, 10-19 L/50, 16-7.6 L/50 **Torp.** 4-45 S ∨ 1-45 H ∨ **Kohlen:** 2000 **Oel:** 400 t
Masch. $\frac{27900}{28600}$ PS
Schnell. 22,5-23.4 Sm

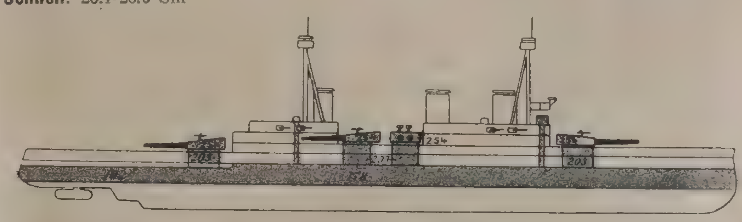
Heckfeuer: 2-23.4, 2-19, 1 T ∨ **Bugfeuer:** 2-23.4, 2-19
Breitseite: 4-23.4, 5-19, 2 T Geschossgewicht einer Breitseite 1143 kg
Pz.-Krz. Minotaur, Shannon, Defence [06-07].
Figur 16.

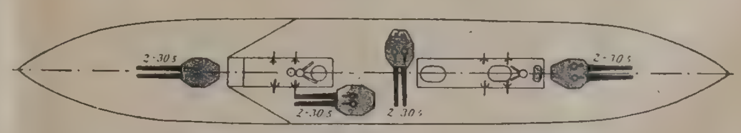
die in der ganzen Welt aufsehenerregenden Rekordfahrten dieser Schiffe, die, ohne abzustoppen, die Fahrt von Amerika nach England mit 26,5 Knoten durchhielten!

Auch diesem englischen Typ wurde vorbildliche Anerkennung zuteil, indem von nun an der Typ des modernen Panzerkreuzers eigentlich einsetzte. Bei diesen Schiffen gelangte England schon 1910 zur Mittschiffsaufstellung der schweren Türme, die es dann nicht mehr aufgab. Charakteristisch sind hierfür „Lion“ und seine Nachfolger (Figur 18), dessen Artillerie aus 8 34,3-cm- und 16 10,0-cm-Geschützen besteht, während die 76500 Pferdestärken seiner Turbinen ihm eine maximale Geschwindigkeit von 30 Seemeilen erteilen! Frankreich besitzt keine ebenbürtigen Panzerkreuzer, ebensowenig Rußland, und nur Japan kann erfolgreich konkurrieren.

Ueber die Entwicklung der kleinen Kreuzer und Torpedoboote wäre viel Technisch-Interessantes zu berichten;

Depl. 17600 (20300) t **Artill.** 8-30.5 L/45, 16-10.2 L/45 **Torp.** 4-45 S ∨ 1-45 H ∨ **Kohlen:** 2500 t **Oel:** 500 t
Masch. $\frac{43300}{44800}$ PS Tu **Dampfstrecke** 3000 (25) Sm
Schnell. 26.1-26.6 Sm





Heckfeuer: 6-30.5, 1 T ∨ **Bugfeuer:** 6-30.5
Breitseite: 8-30.5, 2 T ∨ Geschossgewicht einer Breitseite 3084 kg
Pz.-Krz. Indomitable, Inflexible, Invincible [07].
Figur 17.

das dürfte aber zu weit führen. Von höchstem Wert hat sich aber im Gegensatz zum Torpedoboot das moderne Unterseeboot entwickelt.

Unter Betrachtung der in diesem Kriege bisher gemachten Erfahrungen erscheint es nicht ganz unmöglich, gewisse Eindrücke und Vorgänge zu einem Bild zusammenwachsen zu lassen, das zweifellos für die Zukunft manche Klärung bringen dürfte.

Die Aufgaben, speziell an die Kriegsschiffe, scheinen sich mehr nach zwei Richtungen hin zu teilen. Die Erfolge der wegen ihrer Jugend immerhin noch ziemlich unvollkommenen Unterseeboote lassen erkennen, daß die Technik der Ausgestaltung dieser Waffe die denkbar größte Aufmerksamkeit zuzuwenden haben wird, und daß es einer Flotte, selbst aus den größten modernen Einheiten, nicht zu raten ist, in der Nähe der feindlichen Küste oder auf einem Gebiet zu operieren, das von Unterseebooten beherrscht wird. Damit ist aber auch fast allen kleinen Staaten, die nicht über größte Mittel verfügen, die Möglichkeit gegeben, ihre Küsten vollständig zu sichern, sobald sie über genügend große und genügend geschulte Unterseebootsflottillen verfügen. Wenn heute der Preis eines modernen Linienschiffes auf 60 bis 70 Millionen Mark sich stellt, so muß die Erwägung, daß ein einziges Unterseeboot von vielleicht ein bis zwei Millionen Wert ohne weiteres imstande ist, das Linienschiff in wenig Augenblicken zu vernichten, zweifellos zum Nachdenken anregen.

Wenn somit der engere und weitere Küstenschutz mehr und mehr auf die Unterseeboote übergehen wird, so bleibt die zweite Aufgabe der Kriegsflotten, die Beherrschung der hohen See, besonders dazu geeigneten

Depl. 26800 (30000) t **Artill.** 8-34.3 L/45, 16-10.2 L/50, 4-4.7 **Torp.** 2-53 S V **Kohlen:** 3000 t
Masch. $\frac{75700}{79400}$ PS Tu **Oel:** 1000 t
Schnell. 28.3-28.5 Sm

Heckfeuer: 2-34.3, 4-10.2 **Bugfeuer:** 4-34.3, 4-10.2
Breitseite: 8-34.3, 8-10.2, 1T V Geschossgew. ein. Breitseite 4536 kg (Queen Mary 5080 kg)

Pz.-Krz. Lion [10], Princess Royal [11], Queen Mary [12].
Figur 18.

Schiffskonstruktionen überlassen. Hier handelt es sich um die Unterbindung der feindlichen Handelsschiffahrt, die Wegnahme und gegebenenfalls die Versenkung feindlicher oder Kriegskonterbande führender Schiffe neutraler Staaten. Wegen des immerhin bis heute noch relativ geringen Aktionsradius der Unterseeboote kann diese zweite Aufgabe nur der rasche Kreuzer ausüben, und somit dürfte die Frage entstehen, da in der Zukunft eine Blockade der Küsten durch schwere Kriegsschiffe unmöglich erscheint, ob man dem Bau jener riesigen Linienschiffe, die eigentlich schon heute nur dazu da sind, sich selbst zu bekämpfen, noch das Wort reden wird.

Jener genannten zweiten Aufgabe unterziehen sich zurzeit mit schönem Erfolg eine Anzahl kleiner deutscher Kreuzer, während die englische Schlachtflotte mit ihren gewaltigen Einheiten es nicht einmal wagt, in die Nähe der von den gefährlichen Unterseebooten beherrschten deutschen Küste zu kommen, geschweige denn in der Lage ist, irgendeine Blockade effektiv durchzuführen.

Da indes der Kreuzer nicht allein dem wehrlosen feindlichen Handelsschiff, sondern wie beispielsweise der ruhmreiche Kampf unserer „Emden“ mit dem überlegenen „Sidney“ und auch die Schlacht an den Falklandsinseln gezeigt, auch feindlichen Kriegsschiffen gegenüberzutreten hat, so wird der Wettbewerb unter den Nationen zweifellos auch hier auf Grund der technischen Ausgestaltung zu Schiffstypen führen, die dauernd an Kraft und Leistungsfähigkeit sich steigern, Typen, die zum Teil in den modernen großen Panzerkreuzern schon einen gewissen Ausdruck gefunden haben. Die hier vorliegende taktische Aufgabe schließt einige besonders wichtige Faktoren in sich, um die auf hoher See arbeitenden Kreuzer zu ihrer Lösung zu befähigen; es ist dies die möglichste Erhaltung der Betriebsfähigkeit. Hierfür ist einmal der Ersatz der Kohle erforderlich; das geschieht zurzeit vielfach aus den Vorräten der gekaperten feindlichen Handelsschiffe, bei bewegter See eine recht schwierige Sache. Ferner sind Flottenstützpunkte mit Reparaturwerkstätten erforderlich, um sowohl die Munition zu ersetzen als auch etwaige Schäden auszubessern. Hieran fehlt es, außer England, den meisten anderen Nationen, und deshalb wird die Schiffbautechnik mancher Staaten in Zukunft ihr Augenmerk auf möglichst solide und leistungsfähige Ausführung der Schiffe und Maschinen sowie auf Unterbringung großer Kohlen- und Munitionsvorräte zu legen haben.

Aber noch andere technische Eigenschaften werden beim Bau und Betrieb künftiger Schiffe mehr in den Vordergrund des Interesses treten müssen. Das ist zum Beispiel die Ausrüstung tunlichst aller seegehenden Frachtschiffe mit genügend weitreichenden drahtlosen Anlagen. Zwar haben die meisten großen Passagierdampfer heute schon derartige Einrichtungen, die auf der Höhe der Zeit stehen, allein die meisten Frachtdampfer besitzen solche Signalstationen nicht. Aus Gründen der Kostenersparnis haben die Reeder derartige Anlagen nicht eingeführt, wenn auch die „Titanic“-Konferenz hierin Besserung zu bringen bemüht war. Dadurch ist aber das verständigungslose Frachtschiff dem feindlichen Kreuzer rettungslos ausgeliefert, weil ihm einmal eine Warnung nicht rechtzeitig zugehen kann, und dann, weil es selbst im Falle der Not nicht um Hilfe zu rufen vermag. So muß der Reeder oft den Verlust seines Millionen darstellenden Schiffes tragen, weil er es verabsäumt hat, die nach einigen Tausenden zählende drahtlose Einrichtung ihm einzubauen.

Wenn somit die Schiffe selbst in Zukunft wesentliche Träger der Verständigung über See sein werden, so hat der augenblickliche Krieg des weiteren gezeigt, daß überseeische Kabel nur so lange für eine kriegführende Nation von Wert sind, als sie imstande ist, dieselben auf ihrer ganzen Länge zu schützen. Augenblicklich beherrscht auch hier England, nachdem es, wohl schon vor der Kriegserklärung, die deutschen Kabel aufnahm und im Moment der Kriegserklärung zerschnitt, noch die Welt, und diese Herrschaft nutzt es andauernd in sehr wenig anständiger, vor allem aber auf die Dauer ungeschickter Weise dadurch aus, daß es die Welt mit Lügen über seine Gegner erfüllt. Auch hier wird die Technik des Ueberseeverkehrs bald Wandel schaffen, ja, sie hat den Wandel schon geschaffen, indem sie mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie, die nicht mehr durchschnitten werden kann, die Verständigungsmöglichkeit den Völkern in die Hand gab.

Um indessen auch hieraus den erforderlichen Nutzen ziehen zu können, ist es notwendig, dafür Sorge zu tragen, daß in den neutralen Staaten auch tatsächlich möglichst neutrale, das heißt objektive, weder nach der einen noch nach der anderen Partei hinneigende Volksstimmung besteht, damit die Nachrichten beider kriegführenden Regierungen gleichwertig durch die Regierung und die Presse des neutralen Auslandes behandelt und bekanntgegeben werden. Dies Ziel zu erreichen aber liegt außerhalb des Machtbereichs der Technik; hier hat die auswärtige Politik eines jeden Staates einzusetzen, und hier liegt besonders in Friedenszeiten ein Teil ihrer vorbereitenden Pflichten und Aufgaben. Erfüllt sie diese, so reichen sich bei einem Kriege der Zukunft die Technik und die Politik die Hand und werden vereint dazu beitragen, die einseitige Beherrschung der Welt durch einen

einzelnen Staat unmöglich zu machen, eine Herrschaft, die unerträglich wird, sobald die Regierung dieses Staates, wie augenblicklich das englische Beispiel zeigt, in ihrer Skrupellosigkeit diejenige Ehrenhaftigkeit vermissen läßt, die einzig und allein ein solches Uebergewicht rechtfertigen könnte. Diese Herrschaft zu brechen, wird das Ziel aller weitblickenden Nationen sein, und das wir das erreichen mögen, das walte Gott!

Mitteilungen über Wirtschaftlichkeit und Wahl der Kraftantriebe für Flußschiffzwecke

Von Direktor J. H. Meifort, Ingenieur, Hamburg

Die Wahl geeigneter Kraftantriebe für das Flußschiffswesen, ob:

1. Kolbendampfmaschinen,
2. Dampfturbinen,
3. Dieselmaschinen (Oelmaschinen),
4. Sauggasmaschinen,

geben dem Besteller oftmals Fragen, die nur nach eingehendster Prüfung der vorliegenden Betriebsverhältnisse, mit Aufstellung vergleichender Wirtschaftlichkeitsberechnungen, zu lösen sind.

Eine Gegenüberstellung der Wärmeausnutzungswerte obiger Antriebsarten ergibt für die Kohlendampfmaschine, bei 7500 WE. Steinkohle und 0,65 kg pro PSe und Stunde Verbrauch, nur 13 Prozent.

Für die Dampfturbine, mit derselben Steinkohle und einem Verbrauch von 0,55 kg pro PSe und Stunde, ergibt sich 15 Prozent Ausnutzung.

Die Dieselmaschine stellt sich, bei 0,20 kg Verbrauch pro PSe und Stunde Brennöl von 10 000 WE., auf 32 Prozent, und endlich die Sauggasmaschine, bei 0,40 kg pro PSe und Stunde mit 8000 WE. Brennmaterial, auf 20 Prozent.

Nach diesen Zahlen wäre die Dieselmaschine als vorteilhaftester Antrieb für Flußschiffszwecke zu bezeichnen, wenn die Brennmaterialpreise übereinstimmend wären.

Eine Steinkohle von 7500 WE. werde frei Bunker mit 20 M pro 1000 kg bezahlt, Rohöl von 10 000 WE. mit 80 M pro 1000 kg und Anthrazit von 8000 WE. mit 36 M pro 1000 kg.

Mit diesen Brennmaterialpreisen ergeben sich nun die Brennmaterialkosten pro Pferd und Stunde der Kolbendampfmaschine zu 1,3 Pf., der Dampfturbine zu 1,1 Pf., der Dieselmaschine zu 1,6 Pf. und der Sauggasmaschine zu 1,44 Pf.

Diese letzten Resultate bewerten nur die Antriebsarten als reine Kraftmaschine, dagegen hängt die Verwendung derselben für die verschiedenartigsten Zwecke des Flußschiffwesens von den Größen, Ausführungs- und Betriebsverhältnissen derselben, sowie von den stets wechselnden Wassertiefen der Flußläufe ab.

Unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse sollen nachfolgende wirtschaftliche Betrachtungen über Flußschiffe, je mit einer Kolbendampfmaschine, Diesel- oder Oelmaschine ausgerüstet und angetrieben gedacht, aufgestellt werden.

Die Sauggasmaschine sei, wegen zu großer Rauminanspruchnahme, schneller Verschmutzung und geringerer Betriebssicherheit, als für Flußschiffzwecke nicht geeignet, von diesen Betrachtungen ausgeschlossen.

In gleicher Weise ebenfalls die Dampfturbine, da dieselbe erst bei hohen Umdrehungszahlen mit über zirka 2000 PSe Leistungen, die im Flußschiffwesen selten benötigt werden, der Kolbendampfmaschine überlegen wird, alsdann jedoch, bei den großen Uebersetzungen für Propeller-, Seitenrad- und Hinterradantriebe, unbrauchbare Wirkungsgrade ergeben würde.

Neben der Dieselmaschine wird aber die Glühkopfmaschine, welche sich das Gebiet der Hafeninspektionsboote, Fährboote, Verkehrsboote, Küstenboote, Fischereiboote usw. bereits fast ausschließlich erobert hat, eine vorteilhafte Verwendung finden.

Die Glühkopfmaschinen haben sich, in Einheitsausführungen bis zu 360 PSe Kraftleistungen, auch bei Schlepp- und Frachtschiffpropellern des Flußschiffwesens, als absolut betriebssicher, billig in der Beschaffung und einfach bedienbar gezeigt.

Die Brennmaterialverbrauchsziffern dieser Maschinen erhöhen sich von zirka 0,20 kg PSe und Stunde der Dieselmaschine auf zirka 0,25 kg pro PSe und Stunde für die Glühkopfmaschine.

Bei der weiteren Prüfung der Verwendungsfähigkeit der verbleibenden Antriebsarten für den Flußschiffantrieb ist zu berücksichtigen, daß sich die Oelmaschine vorzugsweise nur für Propellerantriebe eignet, da der direkte Seiten- oder Hinterradantrieb viel zu schwere Maschinen ergeben würde, Uebertragungen dagegen durch Zahnräder oder Föttingapparate, große Uebersetzungsverluste, sowie beim Anzuge schädlich rückwirkende Kräfte auf die Maschine.

Schließlich kann auch selbst das Propellerschiff im Flußschiffwesen nur eine beschränkte Verwendung finden und den Raddampfer nicht vollständig verdrängen. Die Kraftgröße ist beim Propellerschiff durch Umdrehungszahlen, Propellerzahl und Wassertiefen beschränkt, so daß die, in den oberländischen Flußläufen mit über 1000 PSe sehr wirtschaftlich arbeitenden, großen Seiten- und Hinterraddampfer, auch fernerhin verbleiben müssen.

Eine sehr vorteilhafte Verwendungsfähigkeit verbleibt dem Oelpropellerschiffe im Flußschiffwesen, jedoch für die gleichmäßig tiefen Strecken unserer niederen Flußläufe. Mit geeigneten Hinterschiffsformen, Schraubentunneln, Heckklappen, Spezialpropellern und Gegenpropellern zeigen diese Schiffe hier einen sehr überlegenen wirtschaftlichen Betrieb.

Den weiteren Vergleichsbetrachtungen und Bewertungen der geeigneten Antriebsarten sei ein reiner Seitenradschleppdampfer, ohne Ladungsbestimmungen des unteren Elbeschleppschiffahrtsbetriebes von 600 PS Leistung, mit einem für gleiche Zwecke und Schleppleistung bestimmten Oelschraubenpropeller, zugrunde gelegt.

Bei dem Entwurfe dieses letzten Schiffes wäre zu beachten, daß dasselbe mit zwei Propellern ausgerüstet werden muß, denn die Einschraubenausführung würde demselben, bei den oft flachen Wassertiefen, eine beschränkte Verwendungsmöglichkeit geben.

Da der Wirkungsgrad des Raddampfers allgemein vorteilhafter ausfällt, wie derjenige des Schraubendampfers, letzterer im flachen Wasser ungünstig beeinflußt wird, sind, zur Erzielung gleicher Schleppleistungen beider Fahrzeuge, ungleiche Kraftleistungen erforderlich.

Wenn demnach der Raddampfer mit zirka 600 PS betätigt wird, werden beim Propellerschiff zirka 675 PS an gleicher Stelle nötig sein.

Benutzt man nun zur Brennmaterialkostenberechnung des Jahresbetriebes die im Anfang erwähnten Verbrauchszahlen, für die Dampfmaschine jedoch 0,75 kg pro Pferd und Stunde Kohle, ferner 200 Betriebstage mit je 14 Betriebsstunden, so ergibt sich eine Betriebsübersicht dieser beiden Fahrzeuge nach folgender Tabelle:

Art des Antriebes	Schlepp-Anhang in t	Schleppgeschwindigkeit km/Std.	Maschinenleistung in PSe	Brennmaterial-Verbrauch pro 1 PSe und Std.		Brennmaterial-Preis pro 1000 kg		Brennstoffkosten in 2800 Betriebsstunden
				kg Kohle	kg Oel	Kohle M	Oel M	
Seitenradschleppdampfer	2500	4	600	0,75	—	20	—	25 200
Diesel- resp. Glühkopf-Propellerschiff	2500	4	675	—	0,20	—	80	30 240

Mit dieser Zusammenstellung ist jedoch die Bewertung noch nicht vollständig dargestellt.

Die Beschaffungskosten des Oelpropellerschiffes werden niedriger, wie diejenigen des Radschiffes, denn an Stelle der langsam laufenden schweren Radschiffsmaschinen, treten schneller laufende leichtere Oelmaschinen. Die schweren und teuren Antriebsräder werden durch viel leichtere und billigere Propeller ersetzt. Die Dampfkessel fallen beim Oelschiffe fort.

Infolge dieser Gewichtserleichterungen wird der Propellerschiffskörper viel kürzer, schmäler, leichter und billiger herzustellen sein.

Die hierdurch entstehenden geringeren Anlageverzinsungen betragen beim Oelpropellerschiff zirka 2000 M jährlich, desgleichen werden im Betriebsjahre zirka 5000 M Mannschaftslöhne erspart.

Das Propellerschiff kann, weil weit beweglicher und schmäler wie der Raddampfer, im Talverkehr größeren Seitenanhang erhalten, entsprechend bis zu 5000 M Jahreseinnahme.

Der Dampfer benötigt, bei den unterbrochenen Nachtbetrieben für Anheize- und Feuerunterhaltungszwecke, große Brennmaterialmengen. Der Raddampfer arbeitet im Talbetriebe mit wenig belasteter, daher unökonomisch arbeitender Maschine; das Oelpropellerschiff dagegen vollbelastet ökonomisch nur mit einer Maschine. Das Radschiff ist Beschädigungen und Außerbetriebsetzungen leichter ausgesetzt. Die Verwendungsfähigkeit des Propellerschiffes bei schlechtem Wetter ist länger. Die Brennmaterialübernahmekosten sowie die Verluste durch Kesselverschmutzungen und schlechter Bedienung vermindern sich beim Oelschiffe.

Bei diesen ganzen Betrachtungen muß jedoch bemerkt werden, daß die angeregten Vorteile des Oelpropellerschiffes teilweise auch dem Dampfpropellerschiffe bei demselben Verwendungszwecke zugute kommen.

Eine ähnliche vorteilhafte Verwendung wie für diesen Schleppschiffbetrieb dürfte dem Oelschiffe als Ersatz der Ladungsschleppschiffe der tieferen niederen Flußläufe in Aussicht stehen, ferner mit Erfolg eine Verdrängung der Schiffe des Bugsier- und Fährdienstes unserer größten Hafenstädte vornehmen können, da diese Maschinen, der leichteren Manövrierfähigkeit wegen, noch mit teuerem Auspuffbetrieb arbeiten.

Im allgemeinen darf angenommen werden, daß sich das Oelmaschinenpropellerschiff bei fallenden Oelpreisen und weiterer konstruktiver Durchbildung der Dieselmaschine für den Flußschiffbetrieb noch weiteren großen Eingang erringen wird.

Die Rhône

Weitab vom Kriegsschauplatz fließt im Süden Frankreichs die Rhône, ein bisher in nautischer Hinsicht bei uns wenig bekannter Fluß. Die moderne Schiffahrt wurde erst in neuester Zeit auf ihm ausgeübt, weil die Güter zum Teil mit der Bahn von Marseille auf der Rhône mit dem alten Schiffsmaterial nach Lyon transportiert wurden und die Navigation auf der Rhône mit dem alten Schiffsmaterial eine besonders schwierige war.



Brücke bei Givors, und Bergschleppzug.

Da es nicht ausgeschlossen ist, daß dieser Verkehrsweg während des Krieges für Transporte von Truppen, Kriegsmaterial, Verwundeten usw. in Frage kommt, so dürfte es vielleicht interessieren, etwas Näheres über den Fluß zu hören.

Anfang der achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurde mit der Regulierung der Rhône, von Lyon bis zur Mündung, angefangen; bis zu der Zeit war der Fluß nur streckenweise befahrbar, weil unüberwindliche Stromschnellen, Verengungen des Flußbettes und zahlreiche im Fluß vorhandene Felsen eine durchgehende Schiffahrt nicht zuließen. Die Schiffbarmachung ging ziemlich schnell vorwärts, so daß nach wenigen Jahren der Fluß dem geregelten Verkehr übergeben werden konnte. Für die Instandhaltung der Regulierungsarbeiten wird in ausgiebiger Weise gesorgt. Der Wasserstand ist durch die Regulierung so günstig geworden, daß die Mindestwassertiefe beim kleinsten Wasserstand immer noch 1,35 m und die geringste Fahrwasserbreite bei Niedrigwasser noch 50 m beträgt.

Der jetzige Gesamteindruck der Rhône von Lyon bis Arville ist der eines gut regulierten Gebirgsflusses. Sein Lauf führt von Lyon bis Arville fast ausschließlich über Felsen und langausgedehnte Kiesablagerungen. Die scharfen Wendungen des Flusses sind durch aufgeworfene steinerne Längsdämme soviel als möglich gerade gemacht, und wo dieses nicht angängig war, ist der Bogen bis zur Möglichkeit vergrößert, so daß das Ausfahren der Konkave bei kleinem Wasser keine Gefahr bildet. Die früheren vielen Flußarme sind durch die Regulierung ausgeschaltet, so daß nur ein Hauptfahrwasser besteht. Von den alten massiven, zum Teil noch aus der Römerzeit herstammenden Brücken sind die bei Givors, Pont St. Esprit und St. Benezet bei Avignon bedeutende Hindernisse, so daß es besser wäre, sie durch neue zu ersetzen, denn diese alten Brücken haben zwei und mehr Pfeiler im Flußbette stehen und verengen die Durchfahrt ganz besonders. Außer diesen alten Brücken, die aus Stein erbaut sind, gibt es noch viele neuere, die zum großen Teil Hängebrücken mit großen Spannweiten sind und für Wagen- und Fußverkehr dienen, wie auch einige Eisenbahnbrücken neuerer Konstruktion, die aber kein Hindernis für die Schiffahrt bilden. Im ganzen sind auf der Strecke Lyon — Arles 30 Brücken zu passieren.



Brücke bei Pont St. Esprit.



Königsfelsen oberhalb Valence.

Die Rhône ist nur von Lyon bis zur Mündung schiffbar, auf einer Strecke von 323 km. Die Schiffbarkeit ist während des ganzen Jahres sehr gut; während rund 300 Tagen ist

ein Wasserstand von mindestens 1,60 m vorhanden. — In bezug auf die Schwierigkeiten der Navigation kann der Fluß in vier Strecken geteilt werden.

Die obere und erste Strecke von Lyon bis Tournon ist 31 km lang. Besondere Schwierigkeiten, mit Ausnahme der Durchfahrt durch die Brücke von Givors, bietet die Navigation hier nicht, da das Gefälle nicht sehr gross und die Stromgeschwindigkeit noch mäßig ist. Beide nehmen jedoch anhaltend zu.

Die zweite Strecke, von Tournon bis Pont St. Esprit, ist die schwierigste der ganzen Rhône. Auf dieser Strecke, die 102 km lang ist, befindet sich eine Anzahl Stromschnellen, je nach dem Wasserstande 12 bis 15, welche die Schiffahrt bis zu einem gewissen Grade erschweren und auch nicht ganz ohne Gefahr sind. Ferner sind auf dieser Strecke die meisten alten Brücken zu passieren, die, wenn sie auch keine direkte Gefahr für die Schiffahrt vorstellen, so doch immerhin zu großer Vorsicht zwingen. Die Stromgeschwindigkeit in den auf dieser Strecke vorhandenen Stromschnellen beträgt bis zu 5 Sekundenmeter.

Die dritte Strecke von Pont St. Esprit nach Arles ist 90 km lang. Das Gefälle nimmt hier schon wieder etwas ab, daher wird die Strömung am unteren Ende bedeutend schwächer. Die Strecke gleicht im großen und ganzen der von Lyon nach Tournon.

Der letzte unterste Teil des Flusses ist 40 km lang. Hier kann von einem bedeutenden Gefälle keine Rede sein, da diese Strecke durch das Delta der Rhône geht und sehr wenig Strom hat. Schwierigkeiten für die Navigation liegen hier nicht vor.

Das Hochwasser tritt mit der Schneeschmelze im Gebirge mit großer Schnelligkeit ein. Dann bringen die drei Flüsse Oberrhône, Saone und Isere die Hochwasserwelle mit solcher Gewalt in die schiffbare Rhône, daß das Wasser in einer Nacht 3 bis 4 m steigt. Dann kann es vorkommen, daß der Verkehr gesperrt wird, weil die Fahrzeuge des hohen Wassers wegen unter den Brücken nicht durchkommen können. Im Laufe des Jahres kommen dann noch verschiedene kleine Hochwasserperioden vor, die durch die kleinen beiderseitigen Zubringer in den Hauptstrom geleitet werden, die jedoch nicht mehr derartig wirken, daß die Schiffahrt eingestellt werden muß. Der durchschnittliche Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser beträgt zirka 5 bis 6 m.

Von Lyon bis Arles, also nahezu auf der ganzen schiffbaren Rhône, ist ein zuverlässiger Ankergrund nicht vorhanden, weil die Sohle des Flußbettes, wie schon erwähnt, zum größten Teil mit grobem Kies bedeckt ist und zum kleineren Teile kahle Felsen hat. Letztere sind teilweise in ihrer Urbeschaffenheit geblieben und teilweise auf die nötige Tiefe weggesprengt. An ein Ankern ist deshalb nicht zu denken, da selbst die schwersten Anker nicht halten. Man ist aus diesem Grunde auf eine sehr alte Ankervorrichtung zurückgekommen und hat die schweren Schleppdampfer mit einem Ankerpfahl ausgerüstet, der in derselben Art wirkt, wie die durch Schrecken hergestellte Ankervorrichtung der Flöße auf der Weichsel und anderen Flüssen.



Brücke bei Vienne.



Talzug und Löschplatz in Pont St. Esprit.



Drahtseilschleppdampfer.

Nach der Regulierung des Flusses kam eine regelmäßige Schiffahrt zustande. Viele vorhergehende Versuche mit diversen Schifftypen hatten nie zu einem ergebnisvollen Resultate geführt.

Den Frachtverkehr auf der Rhône betreiben seit einem Jahre zwei Schleppschiffahrtgesellschaften. Bis dahin wurde der Gütertransport, der nur bergwärts geht, von einer Gesellschaft allein ausgeführt.

Zum Transport kommen speziell Wein, Getreide und Rohmaterialien, die zum größten Teile von Seeschiffen nach Port St. Louis gebracht und dort umgeladen werden. Ein kleinerer Teil der Ladung wird mit den Leichtern direkt von Marseille geholt. Bei weiterem Ausbau der Schiffahrt werden auch Massengüter zum Transport kommen.

Die alte Gesellschaft befördert ihre Leichter in der Weise zu Berg, daß sie dieselben von der Mündung bis zu den unteren Stromschnellen per Seitenradschlepper bringt, dann die Leichter einem Drahtseilschleppdampfer übergibt, der sie über die Stromschnelle bringt und sie bei der nächsten einem anderen Drahtseilschleppdampfer übergibt usw., bis oberhalb der Stromschnellen ein anderer Schleppdampfer die Fahrzeuge nach ihrem Bestimmungsort bringt. Die neue Gesellschaft hat dagegen solche starken Schleppdampfer, daß dieselben unter normalen Umständen mit drei Leichtern von je 400 Tons Ladung im Tau, den stärksten Strom überwinden.

Außer einer großen Zementfabrik und einem kleineren Eisenwerk sind bis jetzt an der Rhône keine nennenswerten Industriebetriebe vorhanden, so daß die Transporte zum größten Teile von der Mündung direkt bis Lyon gehen. Von Lyon werden die Waren mit kleineren Kanalschiffen weiter auf der Saone und den Kanälen in das Hinterland befördert. Es ist anzunehmen, daß durch die modernen Verkehrsmittel die Industrie in dem sehr günstig gelegenen Rhônetal sich bald vergrößern wird.

H. Mayerhof.

Amtliche Nachrichten

Bekanntmachung.

Die Sperre der Schleuse Schlaubehammer wird hiermit, soweit nicht ohnehin Eissperre herrscht, aufgehoben.

Potsdam, den 29. Januar 1915.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen.
In Vertretung: (gez.) v. Gröning.

Kleine Mitteilungen

Wiederbeginn der belgischen Kanalschiffahrt. Wie der „Nieuwe Rotterdamsche Courant“ meldet, lebt die Schiffahrt auf dem Kanal Lüttich—Maastricht wieder auf. Täglich passieren 25 bis 30 Schiffe die Schleuse bei der Maasbrücke in Maastricht, gegen 40 bis 50 in normaler Zeit. Die Schiffe transportieren meistens Kohlen, die für Belgien, Holland und Deutschland bestimmt sind, aber auch Steine und irdene Röhren kommen aus Belgien. Holländische Beamte begleiten die Schiffe, solange sie sich in holländischen Gewässern befinden.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a. F. 36 846. **Steuerruder für Schraubenschiffe.** Oswald Flamm, Nicolassee. 10. 7. 13.

Klasse 65a. C. 24 004. **Schwimmweste mit lösbarem Atmungsgerät.** Charles Christiansen, Gelsenkirchen, Dessauer Straße 14. 24. 10. 13.

Klasse 65a. H. 63 054. **Saugluftförderanlage für Schüttgut, insbesondere heiße Asche, Schlacke u. dgl. auf Schiffen.** Zus. zum Pat. 263 644. Dipl.-Ing. Fritz Hartmann, Offenbach a. M., Rödernstr. 24. 17. 7. 13.

Klasse 65a. G. 41 176. **Raffvorrichtung für Segeljachten mit Sperrad und doppelter Sperrklinke.** Ferdinand Grünhagen, Bremen, Hamburger Str. 124. 2. 3. 14.

Klasse 65a. K. 55 132. **Boje zum Anzeigen der Lage gesunkener Unterseeboote.** Willi Klinke, Braunschweig, Geysostraße 15. 6. 6. 13.

Klasse 65a. M. 50 484. **Entladevorrichtung für Schiffe u. dgl.** Emilio Menada, Genua, Italien; Vertr.: A. Rohrbach, Pat.-Anwalt, Erfurt. 18. 2. 13.

Klasse 65a. O. 8399. **Selbsttätige Ablösevorrichtung für an einer Blocktraverse mit zwei querschiffs gerichteten Armen hängende Boote.** Hinr. Oltmann, Bootswerft, Motzen bei Warfleth a. W. 3. 1. 13.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a. 282 058. **Von einem ständig in gleicher Richtung umlaufenden Motor aus angetriebene Steuerschraube für Wasserfahrzeuge.** Hugo Mandl, Kiel, Fährstr. 7. 25. 11. 13. M. 54 350.

Klasse 65a. 282 690. **Rettungsvorrichtung.** Baltische Korkenfabrik Eugen Pfotenhauer & Co., Kiel. 27. 3. 14. B. 76 532.

Klasse 65b. 281 930. **Schwimmdock mit an den Enden angeordneten Seitenkasten.** Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft, Emden. 1. 1. 13. D. 28 142.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 84a: 217 715. 220 386. 235 989. 277 090.
Klasse 84d: 184 369.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 622 413. **Selbständiger Gasfüller für Schwimmwesten und Gürtel.** Carl Reuß, Wentorf b. Reinbek. 10. 12. 14. R. 40 640.

Klasse 65c. 621 741. **Bootsantrieb.** Otto Sättele, Stuttgart-Cannstatt, Haldenstr. 42. 13. 12. 13. S. 32 273.

Klasse 65c. 622 110. **Steuergetriebe für Schiffsschrauben.** Fa. Carl Meißner, Hamburg. 12. 12. 14. M. 52 756.

Klasse 84d. 622 031. **Löffelbagger mit durch ein Schließseil bewegter Bodenklappe.** Hermann Wittfoth, Berlin-Steglitz, Albrechtstr. 68. 21. 4. 13. W. 39 872.

E. Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 597 381. **Vorrichtung an Taucheranzügen zur Erreichung eines Ausgleichs des Luftdrucks usw.** Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 22. 1. 12. D. 26 814. 18. 12. 14.

Schiffahrtbetrieb und Schiffahrtverkehr

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Dezember 1914. Das „Reichsarbeitsblatt“ veröffentlicht auf Grund der ihm zugegangenen Berichte der Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer nachstehenden Bericht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Dezember 1914:

Die Verhältnisse in der Rheinschiffahrt haben sich gegen den Monat November weiter verschlechtert. Infolge der kleineren Zahl von Arbeitstagen ging die Gesamtförderziffer der Ruhrkohlenzechen weiter zurück, und die Möglichkeiten für nutzbringende Beschäftigung der Kahn- und Dampferflotte des Rheins gestalteten sich immer schwieriger. Abgesehen davon, daß die ungenügenden Güterankünfte in den Häfen die Beladung der Schiffe sehr in die Länge zogen, wodurch die Reisedauern der einzelnen Fahrzeuge unverhältnismäßig lang waren und einen angemessenen Gewinn ausschlossen, waren für sehr viele Rheinkähne Reisen überhaupt nicht erhältlich, so daß dieselben zu verlustbringendem Stilliegen verurteilt waren. Auch die Beschäftigung der Dampfer stieß mangels Vorhandenseins genügender Schleppgüter auf Schwierigkeiten; eine große Anzahl von Schleppdampfern lag still. Unter solchen Umständen waren Frachten und Schlepplöhne sehr gedrückt, eine Besserung in diesen Verhältnissen war vor der Hand nicht zu erwarten. — Hinsichtlich der Großschiffahrt nach Straßburg ist zu erwähnen, daß für Oktober irrtümlich („Reichsarbeitsblatt“ 1914 S. 882) „Z. f. B.“ Heft 1/2 S. 5 angegeben worden war, daß die Schiffahrt zwischen Mannheim und Straßburg als eingestellt gelten müsse. Tatsächlich ist eine Unterbrechung der Zufuhren nicht eingetreten; vielmehr sind im Oktober 83 661 t im Straßburger Hafen angekommen, und der Ab-

gang zu Tal belief sich auf 10 448 t. Auch im November hat die Fahrt auf dem Rhein bis Straßburg keine Unterbrechung erlitten und war auch im Dezember noch im Gange.

Auch im Monat Dezember konnte durch die milde Witterung und günstigen Wasserstand des Neckars der Betrieb der Neckarschiffahrt unbehindert ausgeführt werden. Die Verkehrsverhältnisse sowie auch die Arbeitsverhältnisse blieben daher dieselben wie im Vormonat, so daß fast mehr Arbeitsnachfrage als -angebot festgestellt werden konnte.

Ueber die Gestaltung des Güterverkehrs auf der Elbe während des Monats Dezember treffen im wesentlichen die im vormonatlichen Bericht geschilderten Verhältnisse zu. Der Verkehr bewegte sich in bescheidenen Grenzen; die Verschiffungen ab Hamburg bergwärts waren nach wie vor schwach, ebenso waren auch die Verschiffungen zu Tal nicht von Bedeutung. Der Kohlenversand ab Böhmen war infolge der geringen Förderung und des herrschenden Wagenmangels sehr spärlich, und die Verladung der sonst von den böhmischen Umschlagsplätzen zur Verschiffung kommenden Güter, wie Getreide usw., wird durch die bestehenden Ausfuhrverbote beeinträchtigt. Es machten sich daher im Laufe des Berichtsmonats weitere Außerdienststellungen von Betriebsmitteln notwendig. Der Wasserstand war während des abgelaufenen Monats durchweg günstig, ebenso boten auch die Witterungsverhältnisse keine Schwierigkeiten, vielmehr konnte der Schiffahrtsbetrieb bei dem anhaltend milden Wetter während des ganzen Monats ungehindert ausgeübt werden.

Der Verkehr auf den märkischen Wasserstraßen war im Dezember infolge der niedrigen Wasserstände der Oder etwas benachteiligt; aus der Richtung Schlesien kamen indessen Getreideladungen an, während die oberschlesischen Kohlenbeförderungen auf dem Wasserweg gering waren. Die Ankünfte in Getreide aus der Provinz Posen waren ziemlich regelmäßig, ebenso auch die Durchfuhren hierin nach der Elbe. Von Stettin trafen größere Mengen Verbrauchszucker und Heringe neben den sonstigen Stückgütern ein. Von der Elbe her kamen von Hamburg westfälische Kohlen und Koks heran. Die märkischen Tourendampferlinien waren in der Richtung nach Berlin mehr beschäftigt als von Berlin. Es wurde auch der Finowkanal nach durchgeführter Beleuchtung der Eisenbahnbrücken in die Wasserstraßen mit verlängerter Betriebszeit einbezogen. Nach dem Weihnachtsfeste flaute der Verkehr noch mehr ab, und es bleibt abzuwarten, ob die von der Militärbehörde zwecks Heranbringung oberschlesischer Kohlen durch Entfernung der Liegekähne aus dem Coseler Hafen getroffenen Anordnungen noch viele Kähne auf den Weg bringen. Die Witterung um die Jahreswende brachte keinen Schiffahrtschluß; die angekündigten Schleusensperren sind noch weiter eingeschränkt, und es ist ferner gestattet worden, daß bei etwaiger Eisbildung auf den Kanälen das Eis durch die Dampfer gebrochen werden darf.

Der Hamburger Kaibetrieb beschränkte sich wie in den Vormonaten auf Auslieferung der von früherer Zeit noch lagernden Güter.

Dagegen herrschte in der Lübecker Hafengüterverwaltung ebenso starker Verkehr wie im Vormonat; Ueberarbeit und Sonntagsarbeit wurden in starkem Umfange geleistet, an einzelnen Tagen machte sich Arbeitermangel geltend.

Vereins-Nachrichten

Dr. Grotewold, der Geschäftsführer des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt und Herausgeber der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" war am 22. Dezember in den Kämpfen an der Pilica durch einen Arm-Schulterschuss verwundet worden und hatte bis jetzt im Lazarett in Leipzig gelegen. Derselbe ist jetzt soweit wieder hergestellt, daß er nach seinem Regiment in Berlin entlassen werden konnte. Er wird an der Hauptversammlung des Vereins teilnehmen und den Bericht für das verflossene Geschäftsjahr erstatten.

Dem „Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt" ist seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Heft 23 1914 S. 419 der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt") als Mitglied neu beigetreten:

Schachian, Julian, Dr., Rechtsanwalt zu Berlin (W 8, Friedrichstraße 64).

Der „Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt" verlor durch den Tod die nachstehenden Mitglieder:

Helling, Otto, Reedereibesitzer, Breslau I. Die Mitgliedschaft des Verstorbenen wird von der Firma O. Helling, Breslau I, fortgesetzt werden.
Krieger, Heinz, Chefredakteur, Steglitz-Berlin.
Jebens, Fr., Baurat, Ratzeburg.
Bartsch, Alfred, Schiffseigner, Korangewitz.
Landgraf, Dr., Handelskammersyndikus a. D., Heidelberg.

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Die Schriftleitung.

Nachruf.

Am 31. Januar verschied das Mitglied unseres Vorstandes Herr Schiffsreeder

Friedrich Rothenbücher.

Der Verstorbene hat unserem Verein seit fast 40 Jahren als Mitglied angehört. Diese Tatsache beweist, dass die Binnenschiffahrt einen Mann verloren hat, der, reich an praktischen Erfahrungen, an ihrer ganzen Entwicklung den regsten Anteil genommen und im Berliner Schiffahrtsleben insbesondere eine führende Rolle gespielt hat.

Wir werden dem Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt.
Flamm, Geh. Regierungsrat, Professor
Vorsitzender.

Aus verwandten Vereinen

Märkischer Schiffahrts-Verein, Sitz Berlin. Am 5. Februar fand unter dem Vorsitz des Herrn Brandenburg eine Mitgliederversammlung statt, in der man zunächst den Etat der Bauverwaltung für 1915 besprach. Es wurde begrüßt, daß die langjährigen Bestrebungen auf Ausbau des Plauer Kanals nunmehr mit Erfolg gekrönt und die Arbeiten infolge des Krieges schon in Angriff genommen seien; einige Wünsche, die sich auf Einzelheiten des Baues beziehen, sollen demnächst vorgetragen werden. Sodann beschäftigte man sich mit der durch den Krieg geschaffenen traurigen Lage der Binnenschiffahrt. Es sei erfreulich, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten in Erwägungen über eine gewisse Ermäßigung der Schiffahrtsabgaben eingetreten sei; es erscheine aber erforderlich, nicht einzelne Güter und Verkehre herauszugreifen, sondern in allgemeiner Weise vorzugehen. Auch die fortgesetzten Detarifierungen müßten aufhören. Die Eisenbahnen könnten wirksam nur entlastet werden, wenn man die Massengüter in weitestem Umfange der Binnenschiffahrt zuweise, deren Massengutfrachten sich während der ganzen Kriegsdauer in keiner Weise erhöht, zum Teil sogar verbilligt hätten. Wenn, wie dies kürzlich einmal in einem Einzelfalle des Bezirks geschehen, die Eisenbahn sich vor Erlaß beantragten Ausnahmetarifs an die lokalen Schiffahrtsorganisationen um gutachtliche Aeußerung wende, so werde sie sich in sehr vielen Fällen überzeugen können und müssen, daß die bezüglichen Ausnahmetarife nicht erforderlich seien.

Verein der Dampfschiffsbesitzer und Führer auf den Märkischen Wasserstraßen E. V. zu Berlin. Am 22. Januar fand unter dem Vorsitz des Herrn Hermann Hertzer die Hauptversammlung statt. Der Vorstandsbericht läßt erkennen, daß trotz des Krieges die Vereinsarbeit sehr rege war, während naturgemäß die geschäftlichen Verhältnisse der Mitglieder dadurch sehr beeinflußt wurden. Der Verein zählt 84 Mitglieder, er verfügte am Jahresschlusse über 803 M Vermögen. Der Arbeitsnachweis, der für Mitglieder und andere Interessenten unentgeltlich ist, fand eine verminderte Benutzung. Es wird daher erneut hierauf aufmerksam gemacht; derselbe befindet sich im Vereinslokal Fischerbrücke 14. Von größeren Angelegenheiten, welche der Verein 1914 bearbeitete, erwähnt der Bericht die regierungsseitigen Bestrebungen, dem Dampferverkehr auf den Kanälen zum Schutze derselben einschränkende Bestimmungen aufzuerlegen, woran anscheinend der Krieg verzögernd gewirkt habe; die gutachtlichen Aeußerungen zu den neuen Vorlagen über den Befähigungsnachweis der Schiffer und Maschinisten; die Verkehrsregelungen während des Baues des Untergrundbahntunnels zwischen Waisen- und Jannowitzbrücke und die einstweilen noch nicht in Kraft getretene Verkehrsregelung auf dem Spandauer Kanal, ferner die verschiedenen Betätigungen seit Beginn des Krieges hinsichtlich Landsturmpflicht usw. und die Teilnahme an der Hilfsaktion für die deutsche Binnenschiffahrt. — Im weiteren Verlauf der Versammlung wurden nur interne Angelegenheiten erörtert. Der Vorstand änderte sich nicht, da er bis Ende 1915 gewählt ist.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Johannes Ick, Danzig. Der bisherige Prokurist Arthur Sommer in Hamburg ist als persönlich haftender Gesellschafter eingetreten.

Elblagerhaus-A.-G., Magdeburg. Das Grundkapital ist durch Amortisation von 26 Vorzugsaktien Lit. B um 26 000 M auf 1 236 000 M herabgesetzt. Der Gewinnsaldo für 1913/14 betrug 73 815 M. Der Dampferpark der Gesellschaft hat 200 308 M Buchwert, die Gesellschaft ist mit 19 000 M an der Hamburg-Magdeburger Eilschiffahrtsgesellschaft m. b. H. beteiligt.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau Elbe. Gotthard Sachsenberg ist durch Tod aus dem Vorstande ausgeschieden.

Harpener Bergbau-A.-G., Abteilung Schiffahrt, Mülheim Ruhr. In den Vorstand sind eingetreten: Eugen Kleine, allein vertretungsberechtigt; Albert Schulze-Vellinghausen, Paul Johow, Hermann Kette, Erich Fickler; Paul Schulte, Friedrich Engeling, Carl Hilgenstock und Felix Bruchhausen, letztere vier stellvertretende Direktoren.

Philipp Holzmann & Cie., G. m. b. H., Frankfurt Main. An Helmuth Cuno in Frankfurt ist Gesamtprokura erteilt.

Maschinenfabrik Jaeger G. m. b. H., Duisburg. Der Geschäftsführer Karl Traut ist abberufen, Christoph Wißmann ist alleiniger Geschäftsführer.

Danziger Schiffswerft und Maschinenbauanstalt Johannsen & Co., Danzig. Die Liquidation ist beendigt und die Firma erloschen.

Andernach-Leutesdorfer Gierponte-Gesellschaft, Andernach. Die Gesellschaft ist aufgelöst, Stadtsekretär Heinrich July ist Liquidator, die Zahl der Kommanditisten beträgt jetzt 3.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Offenbach, Karlsruhe, Aschaffenburg und Mülheimer Kohlen- und Rhedereikontor m. b. H., Mülheim Ruhr. Die Vertretungsbefugnis des Geschäftsführers Karl Itzenplitz ist beendigt.

Rhederei Esens-Langeoog A.-G., Esens. Die Abrechnung für das letzte Geschäftsjahr weist einen Gewinn von 4942 M nach.

G. Seebeck A.-G. Schiffswerft, Maschinenfabrik und Trockendocks, Geestemünde-Bremerhaven. Für das Geschäftsjahr 1913/14 verblieb nach 333 537 M Abschreibungen ein Gewinn von 212 016 Mark, einschließlich 80 856 M Vortrag aus dem Vorjahre.

Germanischer Lloyd, Berlin. Der Reingewinn des am 30. September 1914 beendeten Geschäftsjahres betrug inkl. 16 741 Mark Vortrag 214 359 M.

J. Pohlig A.-G., Cöln. Aus 597 524 M. Reingewinn des am 30. Juni 1914 beendeten Geschäftsjahres wurden auf 2 500 000 M. Grundkapital 6 pCt. Dividende gezahlt.

M. Stromeyer Lagerhausgesellschaft, Konstanz. Emil Seemann in Karlsruhe und Friedrich Meihofer in Stuttgart erhielten Gesamtprokura.

Emanuel Friedlaender et Comp., Berlin. Adolf Rawitz in Berlin-Wilmersdorf hat Gesamtprokura erhalten.

Wilhelm Bruch, Berlin. Dem Fritz Lange und dem Carl Krömeke, beide zu Berlin, ist Gesamtprokura erteilt.

Hafengenossenschaft für Herringhausen und Umgegend e. G. m. b. H., Herringhausen. Die Firma lautet jetzt Bezugs-, Absatz- und Hafengenossenschaft Leckermühle e. G. m. b. H. zu Herringhausen.

Fried. Krupp A.-G., Essen Ruhr. Laut Beschluß vom 12. Dezember 1914 ist das Grundkapital um 70 000 000 M, ausgegeben zu 100 pCt., auf 250 000 000 M erhöht worden.

Frankfurter A.-G. für Rhein- und Mainschiffahrt, Frankfurt Main. Herr Eduard Meyer in Frankfurt ist infolge Ablebens aus dem Aufsichtsrate ausgeschieden.

Hugo Stinnes, Mülheim Ruhr. Heinrich aus dem Bruch, Karl Deters und Otto Mewes erhielten Einzelprokura; die Prokura des Heinrich Hüffermann ist erloschen.

Hugo Stinnes G. m. b. H., Mülheim Ruhr. Heinrich aus dem Bruch, Karl Deters und Otto Mewes erhielten Einzelprokura; an Emil Kirchhoff ist Gesamtprokura erteilt.

Baggerei Hedelfingen G. m. b. H., Obertürkheim. Gottlob Binder ist nicht mehr Geschäftsführer, Gustav Grözinger ist als weiterer Geschäftsführer bestellt.

Halle'sche Dampfschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Hamburg. An Stelle des ausgeschiedenen Geschäftsführers Fleck ist Kaufmann Richard Willi Löffler zum Geschäftsführer bestellt.

Moritz von Carnap G. m. b. H., Karlsruhe Baden. Das Geschäft wurde nach dem Tode seines Inhabers am 5. Januar 1915 in eine G. m. b. H. mit 80 000 M Stammkapital umgewandelt, worauf von Witwe Henny von Carnap 79 500 M. Sacheinlagen gemacht sind. Geschäftsführer ist Eugen Lutz jr. in Mannheim.

B. Wittkop A.-G. für Tiefbau, Berlin-Lichterfelde. Das am 31. August 1914 beendete Geschäftsjahr erbrachte nach 174 879 M Abschreibungen 192 349 M Reingewinn; hieraus wurden auf 1 700 000 M Grundkapital 7 pCt. Dividende gezahlt.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verpflichtung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Bekanntmachung.

Auf Anordnung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten werden die fiskalischen **Mastenkrane** an den **Weichselbrücken** bei Thorn, Fordon, Graudenz, Münsterwalde und Dirschau mit dem 1. Januar 1915 nicht ausser Betrieb gesetzt, sondern bleiben noch **bis zum 1. Januar 1917** in eingeschränktem Masse im Betriebe.

Bei den Kranen zu Thorn, Fordon, Graudenz und Dirschau findet nur noch eine Bedienung mit Hand statt.

Für alle Krane werden folgende Betriebszeiten festgesetzt:

1. In den Monaten **Mai, Juni, Juli und August:**
   a) an den **Wochentagen** von morgens 6 bis vormittags 10 Uhr und von nachmittags 1 bis abends 6 Uhr;
   b) an **Sonn- und Festtagen** von morgens 6 bis vormittags 9 Uhr.
2. In den übrigen Monaten **September bis April einschliesslich:**
   a) an den **Wochentagen** von morgens 7 bis vormittags 10 Uhr und nachmittags von 1 bis 5 Uhr;
   b) an **Sonn- und Festtagen** von morgens 7 bis vormittags 9 Uhr.

Das **Legen** und **Setzen** der Masten an **Sonn- und Festtagen** muss **am Tage vorher** bei dem zuständigen Wasserbauamte beantragt werden.

Danzig, den 22. Dezember 1914.

Der Oberpräsident der Provinz Westpreussen
(Weichselstrombauverwaltung)
von Jagow.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

XXII. Jahrgang 1915
Heft 5/6
März

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
I. V.: Ernst Wolff, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

EINLADUNG

zu einer

Sitzung des Großen Ausschusses des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

auf Mittwoch, den 24. März 1915, abends 7 Uhr, im Gebäude der Handelskammer zu Berlin, Dorotheenstr. 8.

TAGESORDNUNG

1. Geschäftliches.
2. Vorstandswahlen.
3. Der Ostkanal (Berichterstatter: Herr Fabrikbesitzer Max Bahr, Landsberg a. W.).
4. Anträge aus der Versammlung.

Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt

Flamm
Geheimer Regierungsrat, Professor
Vorsitzender.

Wolff
Generalsekretär
stellvertr. Geschäftsführer.

Nach der Sitzung findet ein gemeinsames Abendessen im „Elite-Hotel“ statt

Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt im Jahre 1914

Geschäftsbericht, erstattet in der ordentlichen Hauptversammlung des Zentral-Vereins am 24. Februar 1915 vom Geschäftsführer Dr. phil. Chr. Grotewold

I. Allgemeiner Teil.

Sehr geehrte Herren!

Zum zweiten Male im Laufe seiner Geschichte ist der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt dadurch in eine besondere Lage versetzt worden, daß unser deutsches Vaterland in einen großen Krieg verwickelt ist. Das erste Mal war dies der Fall im Jahre 1870/71. Der damalige „Central-Verein für Hebung der deutschen Fluß- und Kanalschiffahrt" war gerade ein Jahr alt, als das Ringen in Frankreich seinen Anfang nahm. Die in jenem Kriege erkämpfte deutsche Einheit hat dem jungen Verein dann einen raschen Aufschwung und erfreuliches Gedeihen gebracht, da mit dem Erstarken des vaterländischen Gefühls im deutschen Volke auch der Gedanke an Zugkraft gewann, daß für den Ausbau der deutschen Wasserstraßen, vor allem für die Pflege der deutschen Ströme, etwas geschehen müsse.

Unter anderen Verhältnissen als damals hat der Weltkrieg 1914 den Zentral-Verein getroffen. War er vor 44 Jahren ein kleiner, schwacher Verein, der sein Wirken in der Oeffentlichkeit kaum begonnen hatte, so war er im Jahre 1914 auf einen vorher nicht erreichten Höhepunkt seiner Entwicklung gelangt, sowohl was seine Mitglieder, seine Finanzen und vor allem auch das Ansehen, das der Verein nach außen hin genießt, anbetrifft. Für das letztere war ein sehr erfreulicher Beweis der glänzende Verlauf der Wanderversammlung in Minden und Bremen.

Einen Bericht über die wirtschaftliche Lage der Binnenschiffahrt, wie wir ihn sonst unserem Geschäftsbericht voranstellten, geben wir in diesem Jahre aus Rücksicht auf den Krieg und uns bekannt gewordene Wünsche der Regierung, wonach derartige Berichte seitens wirtschaftlicher Organisationen jetzt unterlassen werden möchten, nicht.

II. Innere Angelegenheiten.

1. Vorstand und Geschäftsführung.

Auch im verflossenen Jahre sind Aenderungen in der Zusammensetzung des Vorstandes des Zentral-Vereins eingetreten. Gestorben ist Herr Geheimer Kommerzienrat Dr.-Ing. h. c. Gotthard Sachsenberg, Roßlau a. d. Elbe, der dem Zentral-Verein lange Zeit als lebenslängliches Mitglied und seit 1913 auch dem Vorstande angehört hat. In ihm verliert der Verein einen um den Flußschiffbau hochverdienten Mitarbeiter.

Auch das neue Vereinsjahr hat uns leider mit dem Tode unseres Vorstandsmitgliedes, Herrn Schiffsreeders Friedrich Rothenbücher, Berlin, einen schmerzlichen Verlust gebracht.

An Stelle des im Jahre 1913 infolge Krankheit ausgeschiedenen Herrn Geheimen Kommerzienrats Werner, Hannover, wurde Herr Bankdirektor Dr. Endemann, Hannover, für den Rest der Wahlperiode in den Vorstand gewählt.

In den inneren Betrieb des Vereins hat der Krieg in mannigfacher Weise eingegriffen. Zunächst wurde eine Beschränkung im Erscheinen der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" erforderlich, sodann mußten Anfang August der Bureauvorsteher und im November auch der Geschäftsführer dem Ruf zur Fahne folgen. Beide wurden verwundet und befinden sich zurzeit auf dem Wege der Wiederherstellung. Die Vertretung des Geschäftsführers hat in dankenswerter Weise Herr Generalsekretär Ernst Wolff übernommen. Dem ständigen Geschäftsführer des Zentral-Vereins ist es aber eine besondere Freude, daß es ihm die Umstände gestatten, Ihnen, sehr geehrte Herren, auch in diesem Jahre den Geschäftsbericht des Vereins persönlich erstatten zu dürfen.

2. Versammlungen und Sitzungen.

Im verflossenen Jahre wurden folgende Sitzungen abgehalten:

a) Die ordentliche Hauptversammlung fand am 25. Februar im Festsaal der Handelskammer zu Berlin mit folgender Tagesordnung statt:

1. Geschäftliches.
2. Erstattung des Geschäftsberichts für das Jahr 1913 (Berichterstatter: Der Geschäftsführer).
3. Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1913 (Berichterstatter: Der Schatzmeister).
4. Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1913 und Entlastung des Schatzmeisters (Berichterstatter: Die Rechnungsprüfer).
5. Antrag auf Zahlung einer einmaligen Unterstützungszuwendung an den früheren Schriftführer des Zentral-Vereins, Herrn Syndikus a. D. Rágóczy.
6. Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1914.
7. Wahlen für den Großen Ausschuss in Gemäßheit der Bestimmungen in § 17, 3 und § 18 der Vereinssatzungen.
8. Ernennung von korrespondierenden Mitgliedern.
9. Bau und Betrieb des Rhein—Weser-Kanals (Berichterstatter: Herr Oberbaurat Hermann, Essen, mit Lichtbildern).
10. Verschiedenes und Anträge aus der Versammlung.

b) Sitzungen des Großen Ausschusses wurden in der Anzahl von vier wie folgt abgehalten:

Am 21. Januar im Gebäude der Handelskammer zu Berlin mit nachstehender Tagesordnung:

1. Geschäftliches.
2. Vorschläge, betreffend Ernennung von korrespondierenden Mitgliedern.
3. Der Kanal Leipzig — Torgau — Berlin (Berichterstatter: Herr Erster Bürgermeister Dr. Belian, Eilenburg).
4. Wichtige Fragen des Schlepprechtes (Berichterstatter: Herr Dr. jur. Eckstein, Berlin-Friedenau).
5. Anträge aus der Versammlung.

Am 25. März im Gebäude der Handelskammer:

Tagesordnung:

1. Geschäftliches.
2. Vorstandswahlen.
3. Das Berliner Westhafenprojekt (Berichterstatter: Herr Magistratsbaurat Zaar, Berlin).
4. Die Binnenwasserstraßen von Kamerun mit Lichtbildern (Berichterstatter: Herr Kapitän Michell, München).
5. Verschiedenes.

Am 2. Mai in der Aula der Forstakademie zu Eberswalde, verbunden mit einer Besichtigung des Großschiffahrtweges Berlin—Stettin:

Tagesordnung:

1. Geschäftliches.
2. Der Großschiffahrtweg Berlin—Stettin unter Vorlegung von Plänen (Berichterstatter: Regierungs- und Baurat Holmgren, Potsdam).
3. Stand des Kanalprojektes Elster—Saale (Berichterstatter: Rechtsanwalt und Notar Rademacher, Merseburg).
4. Verschiedenes.

11½ Uhr Frühstück im Ratskeller bzw. im Hotel „Deutsches Haus". 12½ Uhr Abmarsch zur Eberswalder

Wassertorbrücke. 1¼ Uhr Abfahrt mit Dampfer zum Brückenkanal und zum Schleusenabstieg bei Niederfinow. 3¼ Uhr Ankunft daselbst; Durchschleusung und Besichtigung der Anlagen. 4,30 Uhr Abfahrt nach Hohensathen. 6,45 Uhr Rückfahrt nach Niederfinow. 8,15 Uhr Ankunft in Niederfinow (auf dem Finowkanal). 8,51 Uhr Abfahrt mit Eisenbahn nach Berlin. 10,02 Uhr Ankunft in Berlin.

Diese Veranstaltung verlief, begünstigt von schönem Wetter, durchaus planmäßig und fand den lebhaften Beifall der sehr zahlreichen Teilnehmer.

Am 29. Mai im Gebäude der Handelskammer:

Tagesordnung:

1. Geschäftliches.
2. Der Befähigungsnachweis für Schiffer und Maschinisten der Binnenschiffahrt.
3. Verschiedenes.

c) Die Wanderversammlung des Zentral-Vereins fand in den Tagen vom 10. bis 13. Juni zu Minden und Bremen statt. Den Beratungen, die im Parkhaus zu Bremen abgehalten wurden, lag folgende Tagesordnung zugrunde:

1. Begrüßungen.
2. Die wirtschaftliche Bedeutung der Weserregulierung (Berichterstatter: Syndikus Dr. Apelt, Bremen).
3. Kurzer Ueberblick über die neueren Häfen in der Stadt Bremen (Berichterstatter: Baudirektor Suling, Bremen).
4. Beratung über den Ort der nächstjährigen Wanderversammlung.
5. Verschiedenes.

Die großen Bauten des Rhein—Weser-Kanals bei Minden, sowie die vom bremischen Staate zur Belebung des Verkehrs getroffenen Maßnahmen hatten dazu geführt, daß die Städte Minden und Bremen den Zentral-Verein im Jahre 1914 zu einer Fahrt nach der Weser einluden. Die Wanderversammlung wurde durch die interessanten Vorträge und Besichtigungen und die besonders glanzvollen Darbietungen für die Teilnehmer zu einer außergewöhnlich eindrucksreichen. Die gewaltigen Bauwerke bei Minden (Schachtschleuse, Weserüberführung), das interessante Wehr bei Dörverden, die großen Hafenanlagen bei Bremen boten für jeden Freund der Binnenschiffahrt außerordentlich viel Sehenswertes. Aber auch die äußeren Veranstaltungen der Versammlung (ein Besuch der Ausstellung in Minden, Besuch im Bremer Ratskeller, Uebernachten auf einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd in Bremerhaven mit anschließendem Besuch von Helgoland) waren überaus reichhaltig. Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt erlaubt sich daher, den beteiligten preußischen und bremischen Behörden, sowie seinen Freunden in Bremen und Minden, deren Gastfreundschaft er das großartige Gelingen jener Veranstaltung verdankt, auch an dieser Stelle seinen verbindlichsten Dank auszusprechen.

d) Der Vorstand veranstaltete im Berichtsjahre 7 Sitzungen, und zwar am 21. Januar, 25. Februar, 25. März, 6. Mai, 29. Mai, 1. Oktober, 2. Dezember.

Ferner wurden am 3. April und 29. Mai in Hamburg und Berlin Versammlungen von Interessenten, betreffend Befähigungsnachweis für Schiffer und Maschinisten in der Binnenschiffahrt, abgehalten.

3. Vertretung des Zentral-Vereins in anderen Körperschaften.

Der Geschäftsführer setzte die Bemühungen betr. Vertretung des Zentral-Vereins im Landeswasserbeirat fort. Eine endgültige Regelung der Frage ist vor Beendigung des Feldzuges nicht zu erwarten.

4. Mitgliederbewegung.

a) Ehren-, korrespondierende und lebenslängliche Mitglieder.

Die der Hauptversammlung vorgeschlagenen Herren Geh. Baurat a. D. Benoit, Karlsruhe (inzwischen verstorben), Geh. Regierungsrat Oberbürgermeister a. D. Fürbringer, M. d. A., Emden, und Geh. und Oberbaurat, Strombaudirektor a. D. Teubert, Potsdam, wurden einstimmig zu korrespondierenden Mitgliedern gewählt.

Mit besonderer Freude begrüßte der Verein den Beitritt des Herrn Konsul C. Adolf Jacobi (i. Fa. Engelhardt & Co.) zu Bremen als lebenslängliches Mitglied.

b) Statistik des Mitgliederbestandes.

Am Ende des Berichtsjahres betrug der Mitgliederbestand:

4 Ehrenmitglieder,
7 korrespondierende Mitglieder,
11 lebenslängliche Mitglieder.

An körperschaftlichen Mitgliedern wurden gezählt:

13 Zweigvereine,
11 Staatl. Verwaltungen und Kommunalverbände,
90 Städteverwaltungen (Magistrate, Oberbürgermeister- und Bürgermeisterämter),
70 Handelskammern und kaufmännische Korporationen,
2 Landwirtschaftskammern,
26 Schiffahrts-, Kanal- und Schiffervereine,
51 Sonstige Vereine und Verbände,
ferner
123 Großfirmen und Einzelmitglieder (die den Beitrag der körperschaftlichen Mitglieder zahlen).

Die Einzelmitglieder bezifferten sich auf 754.

Hinzugekommen sind im Laufe des Berichtsjahres

8 körperschaftliche Mitglieder,
86 Einzelmitglieder,
1 lebenslängliches Mitglied.

In Fortfall kamen:

5 körperschaftliche Mitglieder (durch Austritt),
24 Einzelmitglieder, gleichfalls durch Austritt.

Durch den Tod verlor der Zentral-Verein im verflossenen Jahre 13 Mitglieder, nämlich die Herren:

Geh. Baurat a. D. Benoit, Karlsruhe,
Verwaltungsdirektor Borchardt, Magdeburg,
Ingenieur Cerutti, Prato,
W. Ehrhardt (i. Fa. Cohrs & Ammé), Hamburg.
Reedereibesitzer O. Helling, Breslau,
Geh. Bergrat Kleine, Dortmund,
Schiffahrtsdirektor Krümling, Magdeburg,
Kommerzienrat W. Kiesekamp, Münster,
Handelskammersyndikus Dr. Martens, Dortmund,
Kommerzienrat Piepmeyer, Münster,
Geh. Kommerzienrat Dr.-Ing. h. c. Gotth. Sachsenberg, Rosslau,
Professor Dr. Robert Wuttke, Dresden.

Auf dem Felde der Ehre fiel als Hauptmann d. L. Herr Handelskammersekretär Hartmann, Berlin, der dem Verein nur kurze Zeit angehört hat.

5. Finanzlage des Zentral-Vereins.

Die Finanzlage des Zentral-Vereins, die sich, wie schon erwähnt, günstig weiterentwickelt hat, wird den Gegenstand eines eingehenden Berichts des Herrn Schatzmeisters bilden. — Die Finanzgebarung der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", die sich unter dem neuen Verlagsvertrage der Firma Rudolf Mosse zunächst günstig entwickelte, hat dadurch eine eingreifende Aenderung erfahren, daß der Verlag bei Ausbruch des Krieges von dem ihm zustehenden Recht einer Suspendierung des Vertrages im Kriegsfalle sofort Gebrauch machte. An Stelle des ordentlichen Verlagsvertrages sind für die Dauer des Krieges vorläufige Abmachungen getreten, unter denen das Weitererscheinen der Zeitschrift zunächst wie im Frieden vierzehntägig, aber in beschränktem Umfange, und neuerdings monatlich, aber in vollständiger Form ermöglicht worden ist.

6. Tätigkeit der Geschäftsstelle.

Seitens der Geschäftsstelle des Zentral-Vereins sind im Laufe des Berichtsjahres Korrespondenzen in folgendem Umfange erledigt worden:

In Sachen des Zentral-Vereins: 4174 J.-Nrn., in Sachen der Schriftleitung der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" 1344 J.-Nrn., in Sachen des Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbandes für Binnenschiffahrt 41 J.-Nrn., in Sachen der Schlichting-Stiftung 10 J.-Nrn. und in Sachen der Schiffer-Unterstützungskasse 88 J.-Nrn.

Größere Eingaben an Behörden und parlamentarische Körperschaften wurden erstattet betreffend Höherlegung der oberrheinischen Brücken, Aufnahme des Mittellandkanals unter die Notstandsarbeiten, Ausdehnung der Seehafenausnahmetarife auf die Binnenumschlagsplätze. Mündliche Verhandlungen wurden gepflogen: betr. der Erklärung der Nuthe als Wasserlauf erster Ordnung, der Spreeuntertunnelung bei der Waisenbrücke, der Ladezeit in der Binnenschiffahrt, der Einführung eines Einheitskonnossements für die Binnenschiffahrt u. s. w.

Des weiteren hat sich der Verein eingehend mit der Frage des Befähigungsnachweises für Schiffer und Maschinisten in der Binnenschiffahrt befaßt. Von den Kommissionsmitgliedern des Elbebereichs wurde ein neuer Entwurf ausgearbeitet, welcher sämtlichen Kommissionsmitgliedern zur Begutachtung unterbreitet wurde. Infolge Ausbruchs des Krieges ist indessen auch diese Angelegenheit bis auf weiteres zurückgestellt worden.

Die Bibliothek des Zentral-Vereins erfuhr auch im Jahre 1914 schätzenswerte Zuwendungen einiger Mitglieder, unter denen besonders die Bücher und Zeitschriften hervorzuheben sind, die Herr Kommerzienrat Kamp, Grunewald, überreichte.

Wir dürfen wohl den Wunsch aussprechen, daß die verehrten Mitglieder die Bibliothek auch weiterhin durch Zuweisung von Büchern fördern. Namentlich wäre es wünschenswert, wenn die selbst schriftstellerisch tätigen Mitglieder der Bibliothek ihre Veröffentlichungen zur Verfügung stellen wollten.

Die Schiffer-Unterstützungskasse war im Berichtsjahre im Verhältnis zu ihren Mitteln ziemlich stark in Anspruch genommen. Von den in früheren Jahren an bedürftige Schiffer ausgeliehenen Darlehen sind einige Posten zurückerstattet worden.

Im Hinblick auf die besonders schwer geschädigte ostpreußische Binnenschiffahrt hat der Zentral-Verein den Ostpreußischen Schifferverein auf die Schiffer-Unterstützungskasse betr. Hilfeleistung verwiesen. Daraufhin sind einige Unterstützungsanträge bei der Geschäftsstelle eingegangen.

Für die neue Preisaufgabe der Schlichting-Stiftung sind die Herren Mitglieder des Kuratoriums gebeten worden, Vorschläge einzureichen.

III. Schlußbemerkungen.

Wie aus dem Ihnen soeben erstatteten Bericht hervorgeht, stellt sich die Gesamtlage des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt als eine durchaus erfreuliche dar, und auch die Einwirkungen des Krieges waren nicht so ungünstig, wie man vielleicht hätte befürchten können, wenn sie das Vereinsleben auch in mancher Weise schädigten und hemmten. Für die Zukunft sind die Hoffnungen des Zentral-Vereins wie die des gesamten deutschen Volkes naturgemäß gerichtet auf einen baldigen und ehrenvollen Frieden. Von einem solchen erwarten wir neben der notwendigen militärischen Sicherung unserer Grenzen vor allem auch die Sicherung einer gedeihlichen wirtschaftlichen Weiterentwicklung. Mag uns nun der Friede aber eine Ausdehnung des Reichsgebietes bringen oder nicht, eins ist sicher: das wirtschaftliche Gedeihen unseres Vaterlandes wird auch in Zukunft zu einem wesentlichen Teil bedingt sein durch tatkräftigen und zielbewußten Ausbau unserer Wasserstraßen, und mit großer Wahrscheinlichkeit wird darauf zu rechnen sein, daß die Tätigkeit des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt nach glücklicher Beendigung des Krieges eine wesentliche Belebung und Erweiterung erfahren wird.

Bericht über die Verhandlungen der ordentlichen Hauptversammlung

abgehalten am 24. Februar 1915, abends 7 Uhr im Festsaal der Handelskammer zu Berlin, Dorotheenstraße 8

(Anwesend sind etwa 150 Personen)

Der Vorsitzende, Geheimer Regierungsrat Professor Flamm, eröffnet die Sitzung um 7 Uhr 20 Minuten.

Vorsitzender: Meine sehr geehrten Herren! Heute ist es das erste Mal, daß der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt nach dem Ausbruch des Krieges zu einer Sitzung, zu seiner jährlichen Hauptversammlung zusammengetreten ist. Wer hätte damals, als wir uns auf der so schön und heiter verlaufenen Wanderversammlung in Minden, Bremen, Bremerhaven und Helgoland zusammenfanden, daran gedacht, daß uns bald nachher dieser schwere Krieg aufgezwungen werden würde! Fürwahr, es ist ein großer Krieg, eine große Zeit, die wir jetzt erleben, eine Zeit, die niemand vergessen wird, der sie durchgemacht hat!

Schwere Kämpfe hat bis jetzt unser Volk durchhalten müssen, und weitere schwere Kämpfe liegen noch in der Zukunft Schoß, bis es uns gelungen sein wird, auch unseren letzten Gegner niederzuringen, bis wir einen Frieden erzwungen haben, der unsere Zukunft dauernd sicherstellt. (Bravo!)

Aber schon heute erfüllt uns alle das Bewußtsein von der gewaltigen Stärke unseres deutschen Vaterlandes mit ruhiger Zuversicht. Es muß auf jeden Deutschen und auf jeden, der es sieht, den tiefsten und nachhaltigsten Eindruck machen, wenn er sich vergegenwärtigt, daß unsere Riesenheere nicht allein jene unendliche Linie in Frankreich gegen Belgier, Engländer und Franzosen fest, sicher und erfolgreich halten, daß unsere Armeen im Osten unter der genialen Leitung eines Hindenburg, den uns ein gütiges Geschick wiedergegeben hat, gegen die Millionenheere der Russen Schlag auf Schlag vernichtend führen, sondern daß unsere Truppen außerdem zusammen mit unseren treuen Verbündeten in Galizien, in den Karpathen, in der Bukowina, an den Küsten der Dardanellen und in Aegypten mit größtem Erfolge kämpfen. Welch gewaltige Kraftentwicklung unseres Volkes, das wie ein Mann für seine Heimat steht! Das ist ein Eindruck, der das Herz eines jeden Deutschen hoch schlagen läßt. Und jetzt sogar hält unsere tapfere Marine das verruchte Britenreich umklammert, um endlich dem verhaßtesten unserer Gegner, der mit den niedrigsten Mitteln kämpft, der die weiße Rasse verraten hat, die Atmung gründlich einzuschnüren.

Schwer und hart freilich ist es, daß unsere guten und edlen Truppen zum Teil gegen ein Gesindel kämpfen müssen, das auf der niedrigsten Stufe menschlicher Kultur steht. Hart ist es auch, wenn die Regierungen unserer Gegner und allen voran die Regierung Englands diejenige Ehrenhaftigkeit vermissen lassen, auf die wir als Kulturnation einen vollwertigen Anspruch haben. Wenn Grey und seine Genossen von Anfang an mit der Lüge, dem Vertragsbruch, mit der Unmoral in allen Stadien gegen uns zu Felde gezogen sind, so stempeln ihre neuesten Taten, die Bestechungsversuche, der geplante Meuchelmord gegen Casement sie zu Verbrechern gemeinster Art, und man kann solche Handlungen nur als einen Verzweiflungsschritt ansehen. Mit solchen verwerflichen Mitteln ist ein Erfolg auf die Dauer nicht zu erreichen, und unser aller Wunsch geht dahin: Gott möge diese Nation und ihre Regierung strafen — und er wird sie strafen!

Wir aber sind hier zusammengekommen, um friedliche Arbeit aufzunehmen. Neben den über jedes Lob erhabenen Leistungen unserer Eisenbahnen steht das andere deutsche Kind: die Binnen-Schiffahrt. Auch sie soll Großes leisten, und um ihr hier die Wege zu bahnen, darum bemühen wir uns, darum ist es uns heute zu tun, die so nötige, so dringende, die so vaterländische innige Verbindung von Ost und West auch auf dem Wasserwege zu schaffen.

Und wenn Sie nachher die Kundgebung, die wir Ihnen vorlegen, mit möglichst großer Einstimmigkeit angenommen haben werden, dann haben wir uns wieder einmal in Treu und Glauben zusammen die Hand gereicht zum Nutzen und zum Segen unseres deutschen Vaterlandes. (Lebhaftes Bravo!)

Daß die Aufgabe, die der heutige Abend uns stellt, auch von seiten der beteiligten Behörden, von weiten Kreisen des Landes gestützt, gefördert und getragen wird, das beweisen die zahlreichen Ehrengäste, die heute abend hier in unserer Mitte weilen. Es gereicht mir zu besonderer Freude und Ehre, hier zu begrüßen:

Als Vertreter des Herrn Staatssekretärs des Innern Herrn Geh. Oberregierungsrat Scharmer, als Vertreter des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten Herrn Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. Sympher, als Vertreter des Herrn Ministers für Landwirtschaft, Domänen und Forsten Herrn Geh. Oberbaurat Nuyken, als Vertreter des Herrn Kriegsministers Herrn Major Würz, als Vertreter der Eisenbahnabteilung des stellvertretenden Generalstabs die Herren Oberst von Prittwitz und Regierungsrat Dr. Winter, ferner den Hanseatischen Gesandten Dr. Sieveking, als Mitglieder unserer Parlamente die Herren Bergrat Gothein, Geh. Kommerzienrat Zuckschwert, Generalsekretär Dr. Beumer, Bürgermeister Hausmann, Dr. Röchling, Thurm, Landgerichtsrat Tourneau, Dr. Wendlandt, als Vertreter des Magistrats Brandenburg Herrn Stadtrat Hirschfeld, den Herrn Ersten Bürgermeister von Minden Dr. Becker. Zahlreiche Handelskammern haben ihre Vertreter entsandt, so Berlin die Herren Handelsrichter Heilmann, Michalski und Syndikus Dr. Roghé, die Potsdamer Handelskammer, Sitz Berlin, Herrn Henneberg, Brandenburg die Herren Kommerzienrat Kummerle, Krüger, Tiede und Syndikus Dr. Timpe, Bremen Herrn Heye, Breslau Herrn Direktor Queisser, Dresden Herrn Syndikus Dr. Karst, Halberstadt Herrn Kaempfert, Hannover Herrn Senator Meyer-Hameln, Hildesheim Herrn Gerstenberg, Lübeck Herrn Konsul Dimpker und Syndikus Dr. Wallroth, Posen Herrn Syndikus Dr. Hampke. In die Liste haben sich weiterhin eingetragen: von noch nicht genannten Mitgliedern des Vorstandes die Herren Kommerzienrat Kamp, Kommerzienrat Tonne, Geh. Baurat Prof. de Thierry, Baurat Contag, Regierungs- und Baurat Sievers, Kommerzienrat Manasse und Freiherr von Rolf, letzterer gleichzeitig als Vertreter des Vereins der Rheinschiffahrts-Interessen, ferner Herr Dr. Schulte im Hofe für die Deutsche Kolonialgesellschaft, Herr Keller für den Deutschen Kreuzer-Yacht-Verband, Herr Schilling für den Schiffahrtsverein für den Dortmund—Ems-Kanal, Herr Ditges für den Verein Deutscher Schiffswerften, Herr Dr. Möbius für den Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller, Herr Bürgermeister Dr. Belian für den Kanalverein Berlin—Leipzig, Herr Hitzer für den Verein der Flußschiffswerften Deutschlands, Herr Stutzer für die Vereinigung der Schiffsbaumeister und Werftbesitzer usw. usw.

Meine Herren, ich habe dann noch mitzuteilen, daß wir seit unserer letzten Versammlung zwei Mitglieder aus dem Vorstande durch den Tod verloren haben: Kommerzienrat Sachsenberg und Schiffsreeder Rothenbücher. Beide Herren, insbesondere der letztere, waren lange Zeit mit regem Eifer und großem Interesse in unserem Verein tätig. Wir werden ihnen dauernd das Andenken bewahren, das sie verdienen.

Ferner habe ich Ihnen kundzugeben, daß zwei Herren unseres Bureaus, unser Geschäftsführer Dr. Grotewold und unser Bureauchef Wehling, die zur Fahne eingezogen waren, verwundet worden sind. Wir hoffen, daß beide Herren, wenn auch vielleicht erst nach längerer Zeit, wieder ganz hergestellt werden. (Bravo!)

Nach diesen einleitenden Worten treten wir in die Tagesordnung ein. Punkt 1:

Geschäftliche Mitteilungen.

Generalsekretär Wolff:

Es sind für den heutigen Abend folgende Telegramme und Schreiben eingelaufen:

Seiner Majestät des Königs von Bayern Kabinett.

München, den 20. Februar 1915.

Seine Majestät der König haben von der Tagesordnung für die am 24. d. M. stattfindende Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt gern Kenntnis genommen, lassen für die Mitteilung freundlich danken und wünschen der Tagung einen guten Verlauf und den Bestrebungen des Vereins reichen Erfolg.

Im Allerhöchsten Auftrag
von Dandl,
k. Staatsrat i. ao. D.

Milano, den 22. Februar 1915.

Besten Dank freundliche Einladung; kann leider nicht teilnehmen Versammlung Zentral-Verein. Erneuere beste Wünsche ersprießliche Tätigkeit, hoffend, daß dieselbe aufblühe neuer Friedensära zu glänzender Entfaltung, Werke der Wohlfahrt und sozialen Aufschwungs. Dr. Beretta.

Posen, den 24. Februar 1915.

Leider heute verhindert. Kanal wäre für Mobilmachungszeit von gar nicht abzuschätzender Bedeutung gewesen, auch für die spätere Eisenbahnsperre und Verkehrsstockungen, nicht minder für Getreide- und Kartoffelausgleich zwischen Ost und West. Regierung sollte Kanalvorlage noch in jetziger Session Landtag einbringen, würde sicher genehmigt. Gefangene für die Arbeiten genug zur Verfügung. Oberbürgermeister Wilms.

Karlsruhe, den 22. Februar 1915.

Für die freundliche Einladung zu der am 24. d. M. stattfindenden ordentlichen Hauptversammlung danken wir mit dem Anfügen verbindlichst, daß wir leider nicht in der Lage sind, die Versammlung zu beschicken.

Zugleich möchten wir ergebenst um eine gefällige Nachricht bitten, ob etwa trotz des Krieges beabsichtigt ist, die Wanderversammlung in diesem Jahre abzuhalten. Wenn dies, wie wir vermuten, nicht der Fall sein sollte, so würden wir uns sehr freuen, die Versammlung im nächsten Jahre hier begrüßen zu dürfen.

Der Stadtrat der Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe.

Berlin W 66, den 17. Januar 1915.
Wilhelmstr. 80.

Der Kriegszustand macht die Abhaltung des für 1915 geplanten XIII. internationalen Schiffahrtskongresses in Stockholm unmöglich, hat auch die sonstigen Arbeiten des internationalen ständigen Verbandes der Schiffahrtskongresse verhindert. Ob Deutschland dem Verbande fernerhin angehören wird, kann zunächst unerörtert bleiben. Keinenfalls ist es angezeigt, demselben zurzeit aus Deutschland neue Mittel zuzuführen. Zu dem Zweck wird empfohlen, die für 1915 fälligen Beiträge der deutschen Verbandsmitglieder diesseits einzuziehen und einstweilen zu verwahren. Der Schatzmeister des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt, Herr Handelsrichter H. Heilmann, Berlin N 24, Oranienburger Straße 33, hat sich zur Sammlung der Beiträge bereit erklärt. Im Einverständnis mit den übrigen Mitgliedern der deutschen Abteilung des ständigen Ausschusses bitte ich, dem genannten Herrn Ihren Beitrag für 1915 einzusenden.

Namens der deutschen Abteilung der Internationalen ständigen Kommission der Schiffahrtskongresse
Freiherr von Coels,
Unterstaatssekretär.

Berlin, den 19. Januar 1915.

Auf Ersuchen des Organisationskomitees für den XIII. Internationalen Schiffahrtskongreß in Stockholm vom 12. d. M. benachrichtige ich Sie ergebenst, daß der Kongreß wegen des bestehenden Kriegszustandes im laufenden Jahre nicht stattfinden kann.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung
von Coels,
Unterstaatssekretär.

Vorsitzender: Wünscht einer der Herren zu Punkt 1 der Tagesordnung das Wort? — Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zu Punkt 2 der Tagesordnung:

Erstattung des Geschäftsberichts für das Jahr 1914.

Berichterstatter Geschäftsführer Dr. Grotewold verliest den gedruckt vorliegenden Geschäftsbericht. (Der Bericht ist an anderer Stelle dieses Blattes veröffentlicht.)

Vorsitzender: Wünscht einer der Herren zum Geschäftsbericht das Wort? — Das ist nicht der Fall.

Dann möchte ich ein paar Worte anfügen. Meine Herren, ich glaube, in aller Ihrer Sinn zu handeln, wenn ich der Handelskammer Berlin, die uns während der ganzen Zeit in so liebenswürdiger Weise ihre Räume und auch heute wieder den schönen Festsaal zur Verfügung gestellt hat, den besonderen Dank des Vereins ausspreche. (Lebhaftes Bravo!)

Wir gehen nunmehr zum dritten Gegenstand der Tagesordnung über:

Bericht über die Finanzgebarung des Zentral-Vereins im Jahre 1914.

Berichterstatter Schatzmeister Handelsrichter Heilmann-Berlin: Meine Herren! Der Herr Geschäftsführer hat schon ausgeführt, daß der Krieg auf unseren Verein hinsichtlich des Mitgliederbestandes keinen sichtbaren Eindruck gemacht hat. Auch die Kassenverhältnisse sind nach wie vor erfreulicher Art geblieben und zeigen, daß das Interesse für die wichtigen Aufgaben, die der Verein auf sein Programm gesetzt hat, nicht erlischt.

Die Einnahmen, die für das Jahr 1914 mit 39 150 M im Voranschlag festgestellt waren, haben 42 133,85 M betragen, die Ausgaben 43 460,85 M. Das ist aber kein Defizit, sondern für 10 300 M sind Effekten angeschafft worden. Der Kassenbestand am 31. Dezember 1914 betrug 10 749,43 M. Davon gehen die Mehrausgaben für Effekten ab, so daß am 1. Januar d. J. der Bestand der Kasse 9432,43 M betrug. Mit den neu angeschafften Effekten im Betrage von 10 300 M verfügt der Verein außerdem über ein Vermögen in Effekten von etwas über 50 000 M.

Die Schlichting-Stiftung weist einen Kassenbestand von 1538,32 M auf. Für diese Stiftung sind auch vierprozentige Schatzanweisungen angeschafft worden, und ihr Vermögen beträgt jetzt im ganzen etwa 10—11 000 M.

Die Schiffer-Unterstützungskasse hat einen Kassenbestand von 2059,98 M. Der Effektenbestand besteht aus 7000 M deutscher Reichsanleihe.

Ich stehe natürlich gern zur Verfügung, wenn die Herren einen detaillierten Bericht über die Einnahmen und Ausgaben wünschen. (Rufe: Nein!)

Ich kann nur konstatieren, daß wir im abgelaufenen Jahre gute Einnahmen gehabt haben. Durch den Zugang von 91 neuen Mitgliedern hat der Verein eine Einnahme von 1168,50 M erzielt. Die Ausgaben halten sich auf mäßiger Höhe und haben zum großen Teil die dafür im Etat ausgeworfenen Summen nicht erreicht, dank der vorzüglichen Geschäftsführung unserer Geschäftsführer und dank der Tätigkeit des Vorstandes, die mit außerordentlich

großer Aufmerksamkeit dafür sorgten, daß keine unnötigen Ausgaben gemacht wurden und daß die Einnahmen prompt eingingen.

So können wir auch vom finanziellen Standpunkte aus mit Befriedigung auf das Vorjahr zurückblicken. Wir hoffen, daß, wenn der Friede kommt, wir auch finanziell gerüstet sein werden, um den großen uns dann bevorstehenden Aufgaben gerecht zu werden. (Bravo!)

(Nachstehend veröffentlichen wir die genauen Zahlen.)

Abschluß des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt per 31. Dezember 1914.

Einnahmen	M	Etat M
Bestand am 1. Januar 1914	10 749,43	
Großfirmen	7 454,55	7 200,—
Magistrate	5 636,75	6 000,—
Staatliche Verwaltungen	460,10	450,—
Handelskammern	5 742,55	5 600,—
Landwirtschaftskammern	100,05	
Zweigvereine	1 999,—	1 100,—
Sonstige Vereine	2 886,80	2 700,—
Schiffahrts-Vereine	1 351,05	1 200,—
Einzelmitglieder	7 754,18	8 300,—
Nachtrag 1914, neue Mitglieder	1 095,05	
Nachtrag 1913	205,10	
Lebenslängliche Mitglieder	300,—	
Erstattung der Verwaltungskosten	500,—	500,—
Konto Eberswalde	106,50	
Wanderversammlung	2 047,25	
Sonstige Einnahmen	111,25	
Pachtsumme der Zeitschrift	1 621,92	3 000,—
Verkauf von Zeitschriften	365,—	1 100,—
Zinsen aus Vermögen	1 917,80	2 000,—
Zinsen aus Bankguthaben	478,95	
Summe der Einnahmen:	52 883,28	

Ausgaben	M	Etat M
Gehälter	14 040,—	14 400,—
Miete des Bureaus	1 700,—	1 700,—
Kleine laufende Ausgaben	1 889,74	750,—
Reisekosten der Vorstandsmitglieder	1 060,74	2 500,—
Kosten der Beigabe von Abbildungen	247,40	1 500,—
Porti, Telegramme	1 419,23	2 000,—
Bibliothek und Zeitungen	329,24	750,—
Drucksachen	20,—	1 000,—
Bezüge der Redner	482,25	600,—
Jahresbeitrag (Verband der Schiffahrtskongresse)	882,60	805,—
Allgemeine Unkosten	159,40	400,—
Bureaubedarf	313,40	1 000,—
Bezüge des Stenographen	287,50	320,—
Weihnachtsgratifikation des Personals	410,—	500,—
Gehilfe des Schatzmeisters	750,—	750,—
Bote der Kassenverwaltung	150,—	150,—
Reinigung und Beheizung	390,50	600,—
Honorare der Mitarbeiter	2 186,81	3 500,—
Reisekosten des Geschäftsführers	301,60	1 000,—
Gehalt des technischen Redakteurs	1 000,—	1 000,—
Herstellung von Sonderabdrücken	47,—	
Gesetzliche Versicherung des Personals	253,39	300,—
Unterstützungszuwendung Ragoczy	4 800,—	
Effekten 10 000 M 4 % Preuß. Schatzanw. 300 M 3½ % Preuß. Konsols	10 340,05	
Kassenbestand am 31. Dezember 1914	9 422,43	
Summa der Ausgaben:	52 883,28	

Der Kassenbestand, der am 31. Dezember 1914 9422,43 M betrug, wird von der Firma Müller & Heilmann verwaltet und mit 4 % verzinst.

Es ist hervorzuheben, daß im Jahre 1914 an neuen Mitgliedern 91 dem Zentral-Verein beigetreten sind, deren Mitgliedsbeiträge 1168,50 M betragen.

An Wertpapieren wurden in Verwahrung der Nationalbank für Deutschland nachgewiesen:

Neuangeschafft:

10 000,— M 4 % Preuß. Schatzanweisungen
300,— M 3½ % Preuß. Konsols

Bestand:

6 900,— M 3½ % Preuß. Konsols
22 600,— M 3½ % do.
600,— M 3½ % do.
2 000,— M 3½ % Deutsche Reichsanleihe
2 000,— M 3 % Preuß. Konsols
1 000,— M 3 % Sächsische Rente
St. 18 4 % Ung. Staatsrente von 1910
oder Nominalwert 7 344,— M

Nachdem die Restanten von 1914 gemahnt worden sind, verbleiben noch Rückstände in Höhe von 626,50 M.

b) Schlichting-Stiftung:

Es ist ein Barbestand von 1538,32 M vorhanden, welcher von der Firma Müller & Heilmann verwaltet und mit 4 % p. a. verzinst wird.

Der Effektenbestand, welcher bei der Nationalbank für Deutschland auf das Konto des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt hinterlegt ist, setzt sich zusammen wie folgt:

Neuanschaffung:

1 000,— M 4 % Preußische Schatzanweisungen

Alter Bestand:

3 000 M 3½ % Preußische Konsols
1 500 M 3½ % Deutsche Reichsanleihe
4 000 M 3½ % Preußische Konsols
2 000 M 3½ % Deutsche Reichsanleihe
1 200 M 4 % Preußische Konsols

c) Schiffer-Unterstützungskasse:

Es ist ein Barbestand von 2059,88 M vorhanden.

Der Effektenbestand besteht aus 7000,— M 3½ % Deutsche Reichsanleihen, welche Papiere bei der Nationalbank für Deutschland auf Konto des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt hinterlegt sind, während der Barbestand in Höhe von 2059,88 M von der Firma Müller & Heilmann verwaltet und mit 4 % p. a. verzinst wird.

Vorsitzender: Wünscht einer der Herren zum Berichte des Herrn Schatzmeisters das Wort? — Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zum nächsten Punkt der Tagesordnung:

Bericht über die Prüfung der Jahresrechnung 1914 und Entlastung des Schatzmeisters.

Ich bitte einen der Herren Rechnungsprüfer, uns den Bericht zu erstatten.

Berichterstatter Rechnungsprüfer Major a. D. Meurin: Die Prüfung der Vereinskasse wie der Schlichting-Stiftung und der Schiffer-Unterstützungskasse ist in derselben Weise wie im vorigen Jahre vorgenommen worden: durch Stichproben. Die Eintragung der Einnahmen und Ausgaben stimmte mit den Belegen überein. Es hat sich, wie immer, alles in tadelloser Ordnung befunden. Wir beantragen daher, daß dem Schatzmeister für seine Mühewaltung der Dank des Vereins ausgesprochen und ihm Entlastung erteilt wird.

Vorsitzender: Meine Herren! Sie haben den Antrag der Herren Rechnungsprüfer gehört. Erhebt sich ein Widerspruch dagegen? — Das ist nicht der Fall; dann ist die Entlastung ausgesprochen.

Ich möchte dem Herrn Schatzmeister im Namen des Vereins danken, daß er in altgewohnter sorgfältiger Weise die Finanzen mit gutem Erfolge verwaltet hat. (Bravo!)

Wir kommen zum fünften Gegenstand der Tagesordnung:

Neuwahlen der Rechnungsprüfer für das Jahr 1915.

Da möchte ich dieselben Herren wie für das abgelaufene Jahr so auch für das Jahr 1915 als Rechnungsprüfer in Vorschlag bringen, nämlich die Herren Krause und Major Meurin. Erhebt sich ein Widerspruch dagegen? — Das ist nicht der Fall. Dann sind die Herren als Rechnungsprüfer für das Jahr 1915 wiedergewählt, und ich darf wohl annehmen, daß sie mit ihrer Wiederwahl einverstanden sind.

Wir kommen zu Punkt 6 der Tagesordnung:

Wahlen für den Großen Ausschuß in Gemäßheit der Bestimmungen in § 17,3 und § 18 der Vereinssatzungen.

Generalsekretär stellvertretender Geschäftsführer Wolff: Meine Herren! Ich will Ihnen das Verzeichnis derjenigen Mitglieder des Großen Ausschusses vorlesen, die in diesem Jahre turnusmäßig ausscheiden:

1. Geh. Kommerzienrat Arnhold, Berlin, 2. Reedereibesitzer P. Bartsch, Magdeburg, 3. Dr. Bartsch, Vorstand des Hafen- und Industrieamts Mannheim, 4. Justizrat Dr. Baumert, Spandau, 5. Reedereibesitzer Richard Brandenburg, Berlin, 6. David Bry, Holzgroßhändler, Berlin, 7. Geh. Regierungsrat Professor Busley, Berlin, 8. Kommerzienrat Cahensly, M. d. H., Limburg (Lahn), 9. Geh. Justizrat Ed. Carp, Düsseldorf, 10. Bankdirektor Dr. Endemann, Hannover, 11. Kommerzienrat A. Francke, Berlin, 12. Kommerzienrat Max Francke, Berlin, 13. Kgl. Bauamtmann Theodor Freytag, Kochel, 14. Kgl. Baurat B. Gerdau, Düsseldorf, 15. Senator M. Gildemeister, Bremen, 16. Friedrich Götze, Schifferältester, Berlin, 17. Hitzer, Wasserbauinspektor, Flensburg, 18. Stadtrat Dr. Hetzer, Stettin, 19. Fabrikbesitzer M. A. Krause, Charlottenburg, 20. Kgl. Ung. Ministerialrat Ed. von Krisztinkovich, Charlottenburg-Westend, 21. Oberbaudirektor a. D. Kummer, Steglitz, 22. Kaufmann Otto Lange, Stettin, 23. Direktor Carl Meister, Mannheim, 24. Jos. L. Meyer, Schiffswerft, Papenburg (Ems), 25. Direktor Gg. Müller, Bremen, 26. Oberbaurat Muttray, Hannover, 27. Reedereibesitzer Fr. Nobiling, Berlin, 28. Kgl. Bauamtmann Joh. Risser, Speyer, 29. Syndikatsdirektor Rix, Berlin, 30. Geh. Hofrat Professor Dr. von Schanz, Würzburg, 31. Dispacheur Wiesner, Berlin, 32. Geh. Oberbaurat Sympher, Berlin, 33. Geh. Regierungsrat Dr. von Siemens, Siemens-Stadt, 34. Kommerzienrat E. Steckner, Halle, 35. Direktor O. Wanckel, Schönebeck a. E., 36. Handelskammersyndikus Zeyß, Krefeld.

Es haben fast sämtliche Herren auf unsere Anfrage hin sich bereit erklärt, eine Wiederwahl anzunehmen, mit Ausnahme der Herren Geheimer Kommerzienrat Cahensly in Limburg (Lahn) und Senator Gildemeister in Bremen. Diese beiden Herren haben erklärt, daß sie wegen zu hohen Alters an den Sitzungen nicht mehr teilnehmen können. Ferner baten zwei Herren, an ihre Stelle ihre Söhne in den Ausschuß zu wählen. Das ist jedoch nicht statthaft, wenn nicht die Herren Söhne Mitglieder werden.

Der Vorstand schlägt vor, an Stelle der Herren Geheimer Kommerzienrat Cahensly und Senator Gildemeister, die eine Wiederwahl ablehnen, die Herren E. Ganskow, Vorsitzender des Charlottenburger Schiffervereins, und Gerichtsassessor Dr. Holländer-Berlin neu zu wählen, im übrigen die anderen ausscheidenden Mitglieder wiederzuwählen.

Vorsitzender: Meine Herren! Sie haben die Vorschläge gehört. — Ein Widerspruch dagegen wird nicht laut; dann sind die Herren neu- bzw. wiedergewählt.

Wir kommen zu Punkt 7 der Tagesordnung:

Der Mittellandkanal, unter besonderer Berücksichtigung seiner strategischen Bedeutung.

Da habe ich Ihnen zunächst mitzuteilen, daß der zweite Referent, Herr Generalleutnant Freiherr von Steinäcker, im letzten Augenblick erkrankt ist und daß Herr Assessor Dr. Holländer in freundlicher Weise es übernommen hat, Ihnen auch über den Teil, die strategische Bedeutung des Kanals, auf Grund des vorliegenden Materials zu referieren.

Berichterstatter Assessor Dr. Holländer-Charlottenburg:

Meine verehrten Herren!

Wie Sie bereits von Herrn Geheimrat Flamm gehört haben, ist leider der zweite Redner des Abends, Exzellenz Freiherr von Steinäcker, erkrankt und infolgedessen verhindert, Ihnen die strategische Bedeutung des Mittellandkanals auseinanderzusetzen. Als nichtgedienter Landsturmmann I. Aufgebots bin ich nun nicht in der Lage, hier die strategischen Probleme zu erörtern, werde mich vielmehr auf eine kurze Berührung der mir am wichtigsten erscheinenden strategischen Fragen im Laufe des Vortrages beschränken. Damit nun aber die Strategie nicht ganz zu kurz kommt, will ich sie wenigstens in einer anderen, nicht militärischen Form in meinem Vortrag zum Ausdruck bringen und über das Thema sprechen: Strategie zur Erlangung des Mittellandkanals.

Meine Herren! Ich will Ihnen heute keinen streng wissenschaftlichen Vortrag über die Vorzüge des Mittellandkanals halten; diese sind den Mitgliedern des Zentral-Vereins für Binnen-Schiffahrt längst bekannt; geläufig ist Ihnen auch das reiche Zahlenmaterial, das schon mehrfach bei Erörterung der Kanalfrage hier vorgebracht ist und das ich deshalb nicht mehr vorzutragen brauche. Was erforderlich ist, das ist das Erwecken und Wachhalten der Kräfte zur Erreichung des von uns allen erstrebten Zieles.

Die westlichen und östlichen Wasserstraßenverbände streben ja schon lange nach dem fehlenden Verbindungsstücke; sie kommen mir vor wie im Märchen die beiden Königskinder, die nicht zueinander kommen konnten, nur mit einem kleinen Unterschiede: Hier sind die Wasser nicht tief genug! (Heiterkeit.)

Aber, ernstlich gesprochen, meine Herren! Das Stadium der Erwägungen und Projekte ist nun nachgerade vorüber; wir müssen endlich einmal praktisch vorwärts kommen, am Anfang war die Tat.

Die volkswirtschaftlichen Vorteile des Mittellandkanals hat bereits Herr Dr. Schneider hier im vorigen Jahre in eingehender und überzeugender Weise auseinandergesetzt. Inzwischen ist der Weltkrieg gekommen. Er hat die Notwendigkeit zum Bau des Mittellandkanals nur gesteigert. Wie erheblich wären die bekannten Störungen unseres Wirtschaftslebens gemildert, wenn während der Mobilmachung ein großer Teil des Gütertransportes von den überlasteten Eisenbahnen auf ein durchgehendes Wasserstraßennetz mit einheitlich organisiertem Betriebe hätte übergehen können! Und weiter: Erst jetzt erkennen wir die große Bedeutung eines vom Auslande unabhängigen Innenhandels, der sich gerade in den Zeiten der Absperrung vom überseeischen Auslande erheblich steigern läßt. Um diese Steigerung des Innenhandels auszunutzen, gibt es aber kein besseres Mittel als den Mittellandkanal, der infolge der billigen Transportmöglichkeit den Austausch der Erzeugnisse der einzelnen Landesteile erleichtert.

Aus der Fülle der Erzeugnisse, deren Versendung der Mittellandkanal dienen wird, seien nur zwei, voraussichtlich die beiden wichtigsten, hervorgehoben. Die westfälische Kohle wird durch den Mittellandkanal in die Lage gesetzt, im ganzen Elbgebiet, einschließlich Berlin, mit der englischen zu konkurrieren. Die oberschlesische Kohle, die zum Teil auch in scharfem Wettbewerb steht, wird ihrerseits durch den Ausbau der mittleren Oder begünstigt, so daß nicht sie, sondern die englische Kohle eine Absatzminderung zugunsten der westfälischen erfahren wird; es ist sogar zu hoffen, daß die englische Kohle auf den Absatz in den Hafenstädten beschränkt werden wird. Die rheinisch-westfälische Kohle erlangt auch den Vorteil durch den Mittellandkanal, daß ihr die zur Herstellung des Grubenholzes erforderlichen Baumstämme und der zur Versetzung der Grubenbaue erforderliche Sand aus Ost- und Mitteldeutschland zu einem geringeren Preise zugeführt werden. — Ebenso wichtig wird der Transport des Getreides durch den Mittellandkanal werden; der Getreideüberschuß unserer östlichen Provinzen wird, wenn ihm der Export nach Rußland verwehrt sein sollte, einen Ausweg nach Westen suchen und in die industriellen westlichen Provinzen abströmen; hier kann er dann, wenn der Mittellandkanal fertiggestellt ist, mit dem über Antwerpen und Rotterdam importierten ausländischen Getreide erfolgreich konkurrieren.

Hiermit sind natürlich die wirtschaftlichen Umwälzungen, die durch den Mittellandkanal hervorgerufen werden, keineswegs erschöpft. Sie werden vielmehr voraussichtlich sehr zahlreich und von weittragender Bedeutung sein. Ich halte es aber nicht nur für zwecklos, sondern geradezu für unmöglich, sämtliche Einzelheiten auch nur mit einiger Sicherheit vorauszusagen. Dazu sind unser Wirtschaftsleben und die Faktoren, die es beeinflussen, zu mannigfaltig. Das eine aber wissen wir, wie sich auch die Umwälzungen im einzelnen gestalten werden, sie werden doch jedenfalls die Produktions- und Absatzbedingungen in Deutschland nur verbessern und unser Vaterland in den Stand setzen, nach innen noch widerstandsfähiger und nach außen noch konkurrenzfähiger zu werden.

Der Krieg hat hiernach die wirtschaftlichen Gründe, die für den Bau des Mittellandkanals sprechen, noch erheblich vermehrt. Der Bau des Mittellandkanals ist zu einer der wichtigsten Fragen für die Erhaltung und Stärkung von Deutschlands wirtschaftlicher und militärischer Kraft geworden.

Die Frage ist aber nicht nur eine sehr wichtige, sie ist auch eine dringende, ja, eine drängende. In den letzten Monaten hat sich das Fehlen des Mittellandkanals und einer mit ihm entstandenen einheitlich organisierten Binnen-Schiffahrt bitter genug gerächt. Wer kann verantworten, daß dieser Zustand nochmals eintritt, und wer weiß, wann und ob wir wieder in eine ähnliche Lage kommen? Und weiter: Der Nordostseekanal ist fertiggestellt, der Rhein-Weser-Kanal ist fertiggestellt und die Kanalstrecke Weser—Hannover ist der Vollendung nahe; ein blühendes Unternehmertum, das sich auf Kanalbauten vollkommen eingerichtet und kostspielige Apparate beschafft hat, ist an ihnen beschäftigt gewesen; sollen alle diese Kräfte brach liegen, die Millionen, die für die Ausrüstung und Organisation verwendet sind, lieber verloren sein, als für eine so wichtige Aufgabe, wie für den Bau der Kanalstrecke Hannover—Elbe verwendet werden?

Sehr erwägenswert ist auch die Frage, ob man nicht dadurch jetzt einen großen Vorteil für den Bau des Kanals hat, daß man die Kriegsgefangenen dabei beschäftigen kann. Wir haben deren bereits jetzt mehr, als uns unterzubringen lieb sein kann; trotzdem sie vielfach zur Rodung von Oedländereien und Bauarbeiten herangezogen werden, ist doch die Mehrzahl noch unbeschäftigt. Sie eignen sich auch einigermaßen für Erdarbeiten, wenn sie auch nur einen Teil der Arbeit bezahlter Kräfte zu leisten vermögen. Ihre Beschäftigung könnte uns auch noch insofern ganz willkommen sein, als wir sonst, auch in Friedenszeiten, einen Mangel an einheimischen Erdarbeitern haben, so daß wir überwiegend auf ausländische Kräfte zurückgreifen müssen. Endlich hat die Beschäftigung von Kriegsgefangenen auch einen sehr großen Vorzug, nämlich den Vorzug der Billigkeit. — Diesen Vorteilen gegenüber lassen sich aber zwei Bedenken nicht ganz unterdrücken. Einmal erfordert die Beschäftigung der Gefangenen beim Kanalbau eine große Ueberwachungsmannschaft; hierfür stehen uns allerdings die vielen Krieger zur Verfügung, die nur noch garnisondienstfähig sind, außerdem würde die Lage der Kanalstrecke im innersten Teile Deutschlands etwaige Fluchtversuche außerordentlich erschweren.

Erheblicher sind die sanitären Bedenken. Die Gefangenen, insbesondere die Russen, sind teilweise so verseucht, daß die Gefahr vorliegt, die Krankheit könne sich in der Gegend der Kanalstrecke verbreiten; dies muß natürlich unter allen Umständen vermieden werden.

Immerhin ist der Gedanke, Kriegsgefangene beim Bau des Kanals zu verwenden, wie sie auch bei anderen Regulierungsarbeiten verwendet werden, durchaus erwägenswert; sollten sich die Bedenken, insbesondere die sanitären, beseitigen lassen, so wäre dies ein Grund mehr, mit dem Bau der Kanalstrecke Hannover—Elbe sofort zu beginnen.

„Aber was nützen uns alle diese Erwägungen?“ werden Sie als Männer der Praxis mir entgegenhalten, „damit wird das Kanalprojekt nicht zum Gesetz; denn das preußische Abgeordnetenhaus wird deswegen noch lange nicht für den Kanal stimmen, und das Herrenhaus erst recht nicht.“

Meine Herren, ganz so einfach liegt die Sache denn doch nicht. Einmal glaube ich, daß auch viele Mitglieder des preußischen Landtages die Zeichen der Zeit erkennen, daß sie gerade durch den Krieg einsehen, wie wichtig neben den Eisenbahnen und dem offenen Meere ein wohlausgebautes Binnenschiffahrtsnetz ist, daß sie sich zu der Ansicht bekehren, daß kein blühender, unabhängiger Binnenhandel möglich ist ohne einen billigen Massentransport; es ist ja an sich schon merkwürdig gewesen, daß gerade die Parteien, die den „Schutz der nationalen Arbeit“ auf ihre Fahne geschrieben haben, die Mittel verweigert haben, die Erzeugnisse der nationalen Arbeit im Inland abzusetzen; denn für ausländische Produkte kommt ja, das müssen wir immer wieder betonen, der Mittellandkanal lange nicht in dem Maße in Betracht, da hier schon Rhein und Elbe genügend große Einfalltore sind; außerdem könnte man mit einer verschiedenartigen Tarifierung in- und ausländischer Erzeugnisse alles erreichen. — Wie gesagt, ich glaube, daß jetzt auch im preußischen Landtag die Stimmung dem Mittellandkanal viel günstiger ist als früher.

Damit ist die Sache aber noch keineswegs erledigt, sie ist viel verwickelter. Ich muß Sie schon einmal bitten, mir kurz auf das juristische Gebiet zu folgen. Die Kanalstrecke Hannover—Elbe muß nämlich, mag man nun die nördliche oder die südliche Strecke wählen, aller Voraussicht nach braunschweigisches Gebiet berühren. Damit wird ihr Bau aber auch abhängig gemacht von der Zustimmung der Braunschweiger Regierung und der dortigen Kammer. Hiernach gibt es fünf gesetzgebende Faktoren, deren

Zustimmung wir zum Bau der Kanalstrecke gebrauchen: die preußische Regierung, das preußische Abgeordnetenhaus, das preußische Herrenhaus, die braunschweigische Regierung, die braunschweigische Kammer. Diese fünf Faktoren müssen nicht nur im Prinzip mit dem Bau des Kanals einverstanden sein, sondern müssen auch einig sein über die Strecke, auf welcher der Kanal geführt werden soll; ferner über die Zufahrtswege, die Schleppbahnen, die Seitenkanäle usw., denn das Ganze wird schließlich durch einen Staatsvertrag zwischen Preußen und Braunschweig festgelegt. Sie können sich denken, meine Herren, daß hier unendlich viel Schwierigkeiten, Reibungen, Sonderinteressen überwunden werden müssen, bevor eine Uebereinstimmung aller Teile erzielt wird.

Indessen brauchen wir deswegen noch nicht an dem Bau des Kanals zu verzweifeln. Es gibt nämlich noch einfachere Wege. Da ist zunächst die vom Landtag inzwischen gebilligte preußische Notverordnung vom 11. September 1914, wonach die Regierung Kriegsgefangene zum Bau von Eisenbahn- und Kanalstrecken verwenden kann; das benötigte Grundeigentum kann dann in einem sehr vereinfachten und beschleunigten Verfahren enteignet werden. — Diese Verordnung ist für einige Flußbauten, darunter insbesondere für die mittlere Oder, in Anwendung gebracht worden; es ist auch angeregt worden, die Verordnung auf die Kanalstrecke Hannover—Elbe auszudehnen, die Regierung hat der Anregung aber bisher keine Folge gegeben. — An sich würde dies ein sehr einfacher Weg sein, um zum Bau des Kanals, wenigstens auf den preußischen Strecken, zu gelangen; die Regierung brauchte nur die Notverordnung auf die Kanalstrecke Hannover—Elbe auszudehnen, was im Weg einer einfachen Verwaltungsverordnung geschehen könnte. Trotzdem erscheint dieser Weg nicht empfehlenswert. Derartig wichtige wirtschaftliche und politische Fragen wie den Bau der Kanalstrecke Hannover—Elbe soll man nicht der parlamentarischen Erörterung entziehen, sondern soll sie ruhig der Entscheidung des Parlaments unterbreiten. Das Gegenteil würde ein Staatsstreich, nicht der Form, wohl aber der Sache nach sein, und unsere innere Einheit aufs schwerste gefährden. Um diesen Preis wollen auch wir Anhänger des Mittellandkanals ihn nicht gebaut haben; wir vertrauen vielmehr auf die zunehmende Einsicht, daß der Gedanke von der Notwendigkeit des Kanals auch in solchen Kreisen Eingang findet, die ihm bisher ablehnend gegenüber standen. Was allerdings auch von unserer Seite gewünscht werden muß, ist die Anwendung der Bestimmungen über die vereinfachte Grundstücksenteignung auf die Kanalstrecke Hannover—Elbe; der Bau des Kanals darf nicht aufgehalten werden durch Streitigkeiten über den Wert des Grundeigentums und durch Förmlichkeiten des Enteignungsverfahrens.

Neben diesen beiden gibt es noch einen dritten, bisher noch nicht beachteten Weg, um das Kanalprojekt zum Gesetze zu erheben; dies ist nämlich der Weg der Reichsgesetzgebung. Nach Artikel 4 Ziffer 8 der Reichsverfassung unterliegt der Gesetzgebung des Reiches „die Herstellung von Wasserstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs". „Im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs"; beides liegt hier vor. Das Reich würde bei der Mobilmachung und auch während des sonstigen Krieges einen erheblichen Vorteil durch den Mittellandkanal haben, und daß sein Bau im Interesse des allgemeinen Verkehrs liegt, bedarf keiner weiteren Erwähnung. Im Reiche sind auch die parlamentarischen Schwierigkeiten geringer; erforderlich ist nur die Zustimmung des Bundesrates und Reichstages. Die Mehrheit des Reichstages ist entschieden kanalfreundlich, und auch im Bundesrat dürfte sich eine erhebliche Mehrheit zugunsten des Kanals finden. Nun wird es zwar voraussichtlich zu einem Akt der Reichsgesetzgebung wegen der Kanalstrecke Hannover—Elbe nicht kommen; aber auch ohne dies gellen die Worte der Reichsverfassung „im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs" manchem Gegner wenig lieblich in die Ohren und können auf Kirchturmsinteressen und Ressortpartikularismus (das Wort stammt von Bismarck) unter Umständen einen heilsamen, sanft beschleunigenden Einfluß ausüben. Die Bestimmung der Reichsverfassung wirkt also allein schon durch ihr Bestehen ganz nützlich; es wird kaum nötig werden, sie anzuwenden; sie wird auch so zur Beschleunigung der Angelegenheit beitragen.

Welche Grundsätze sind nun für den Kanalbau maßgebend?

Die Fertigstellung der Kanalstrecke Hannover-Elbe wird die Binnenschiffahrt vor ganz neue Probleme stellen. Während bisher ein Binnenschiffahrtsverkehr nur selten auf längeren Strecken betrieben werden konnte (die längsten Strecken waren bisher wohl die Rheinstrecke von Rotterdam bis Mannheim und die Elbstrecke von Hamburg bis Aussig), wird es nach dem Bau der Kanalstrecke Hannover—Elbe möglich sein, Güter vom Westen der Monarchie nach dem Osten und umgekehrt auf dem Wasserwege zu senden. Es kommen also in Zukunft ganz andere durchgehende Strecken für die Binnenschiffahrt in Frage. Und weiter: der bisherige durchgehende Verkehr auf Rhein und Elbe hatte, von den Ruhrkohlen abgesehen, ganz überwiegend den Transport ausländischer Erzeugnisse zum Gegenstande; der Austausch der Güter zwischen West und Ost betrifft dagegen fast durchweg inländische Erzeugnisse. Hieraus folgt ein doppeltes: einmal wird der Binnenschiffahrtsverkehr in viel erheblicherem Maße, als dies bisher der Fall ist, von dem Handel mit ausländischen Erzeugnissen unabhängig; derartige Schwierigkeiten, wie jetzt infolge Sperrung der ausländischen Zufuhr für die Binnenschiffahrt eingetreten sind, werden sich daher höchstens in stark abgeschwächtem Maße zeigen.

Die Kanalstrecke Hannover—Elbe wird uns also ein vom Außenhandel ziemlich unabhängiges durchgehendes Binnenschiffahrtsnetz bringen. Hierin liegt die Hauptbedeutung der Kanalstrecke. Mag der Lokalverkehr auf ihr sich noch so erfreulich entwickeln (wir alle wünschen sein Blühen und Gedeihen), so darf er doch erst in zweiter Linie berücksichtigt werden. Voran steht uns die Sorge um den großen Durchgangsverkehr, den Transportverkehr von Ost nach West, für den die Kanalstrecke nur einen Teil des Wasserweges darstellt. Hieraus ergeben sich die Erfordernisse, die in erster Linie an die neue Kanalstrecke gestellt werden müssen: sie muß möglichst kurz gehalten werden und soll Schleusen und sonstige Anlagen, die eine Beschleunigung des Verkehrs verhindern, möglichst vermeiden.

Meine Herren, ich hatte bereits vorhin gesagt, daß wir nach Ausbau der Kanalstrecke Hannover—Elbe einen großen deutschen Binnenschiffahrtsverkehr bekommen werden. Bisher haben wir eigentlich mehr oder weniger nur eine Schiffahrt auf einzelnen Stromgebieten gehabt. Dies wird nach Fertigstellung der Kanalstrecke Hannover—Elbe anders werden. Neben den Lokalverkehr wird ein durchgehender deutscher Binnenschiffahrtsverkehr treten, und dieser wird an Ausdehnung vielfach den Lokalverkehr weit überflügeln, weil er unter viel günstigeren Bedingungen arbeiten kann. Bei ihm sind die Unkosten für Lade-, Umschlags- usw. Gebühren verhältnismäßig viel geringer als bei dem Schiffsverkehr auf kürzere Strecken, da sie sich auf größere Entfernungen verteilen. Was für den Eisenbahnfrachtverkehr gilt, das muß auch für den Binnenschiffahrtsverkehr gelten; nur auf kürzere Strecken hat der teuere Fuhrwerksverkehr mit der Eisenbahn konkurrieren können, und ebenso wird bei Gütern, für welche die Beförderung zu Wasser in Frage kommt, der Eisenbahnverkehr nur auf kürzere Strecken konkurrenzfähig sein. Bei größeren Strecken spielen die Kosten für die Heranschaffung von Waren, die bei dem weitmaschigeren Kanalnetz höher sind als bei dem engeren Eisenbahnnetz, keine so erhebliche Rolle.

Bei alledem wird, wie ich nochmals betonen möchte, der lokale Verkehr nicht zu kurz kommen. Soweit das Bedürfnis nach einem solchen an der Strecke Hannover—Elbe vorhanden ist, wird er sich von selbst durch den Bau von Schleppbahnen, Stichkanälen usw. zu befriedigen suchen. Ich sage auch nicht mehr als: Die Sorge für den Durchgangsverkehr steht im Vordergrund. Der lokale Verkehr wird daneben immer noch eine Rolle spielen. Er wird an Tonnenzahl keineswegs durch den Bau des Mittellandkanals zurückgehen, sich vielmehr ebenfalls heben; er wird aber naturgemäß Anschluß suchen an den neuen Transitverkehr, soweit er gleiche Schiffe benutzen kann. Ganz selbständig wird immer der lokale Verkehr auf unseren großen Strömen, Rhein und Elbe, bleiben, weil hier die Flußschiffe eine solche Größe haben, daß sie die Kanäle in ihren jetzigen Abmessungen nicht befahren können. Hier wird voraussichtlich eine reinliche Scheidung zwischen Transit- und Lokalverkehr eintreten, während auf den Kanälen der Lokalverkehr Anlehnung suchen wird an den Durchgangsverkehr.

Also, meine Herren: auf dem Mittellandkanal ist der Durchgangsverkehr die Hauptsache, auf seine Bedürfnisse muß in erster Linie Rücksicht genommen werden. Die Rücksicht auf den Durchgangsverkehr bringt aber auch dem lokalen Verkehr erhebliche Vorteile. Der Transitverkehr ist, wie wir gesehen haben, viel rentabler; nur er vermag die hohen Kosten einer großzügigen Kanalpolitik zu tragen, die auch dem Lokalverkehr wieder zugute kommt.

Der Ausbau der Strecke Hannover—Elbe wird also dazu beitragen, einen durchgehenden Binnenschiffahrtsverkehr vom Westen nach dem Osten Deutschlands mit allen seinen großen wirtschaftlichen und strategischen Vorzügen zu schaffen. Aber selbst dies erschöpft noch nicht alle Vorteile; größeres noch, scheint mir, ist von dem Ausbau, wenn auch nicht sofort, so doch in einer nicht allzu fernen Zukunft zu erhoffen.

Der Bau der Strecke Hannover—Elbe wird es bereits ermöglichen, 600-Tonnen-Schiffe ohne Umschlag vom Rhein bis zur Oder zu senden. Das Bedürfnis und die Gewohnheit wird uns weiter dahin führen, auch die noch nicht so weit ausgebauten Wasserstraßen mit durchgehendem Verkehr auf dieses Maß auszubauen. So werden wir allmählich zu einem einheitlichen Wasserstraßennetz und einem einheitlichen Schiffstypus gelangen. Gewiß sind noch die Hindernisse, die dem entgegenstehen, ungeheuer; orographische und hydrographische Schwierigkeiten werden in Menge zu überwinden sein, und auch wirtschaftlich wird es oft zunächst unrentabel sein, große Kanäle durch wenig bevölkerte Gegenden zu führen, zumal auch die Baukosten enorm hoch sein würden. Aber welche Vorteile würden uns auch winken: Der Fortfall der Umschlage-, der Lade- und Lagergebühren innerhalb des Binnenschiffahrtsnetzes, die damit verbundene Beschleunigung, die Vereinheitlichung der Kalkulation, die bessere Ausnutzung des Laderaumes, der billigere Preis beim Schiffsbau infolge der einheitlichen Herstellung eines einheitlichen Schiffstypus, die billigere Beschaffung von Ersatzteilen, endlich die beliebige anderweitige Verwendung des Schiffes auf einem beliebigen anderen Teile des Binnenschiffahrtsnetzes. Meine Herren! Wenn wir alles dies erreichen können, wenn wir, abgesehen von den ganz großen Flüssen, die von Natur aus die Befahrung mit größeren Schiffen gestatten, auf den bedeutenden Flüssen und Kanälen zu diesem Normal-

profil und dem einheitlichen Schiffstyp gelangen könnten, dann würde das Ideal der Binnenschiffahrt erfüllt sein; dann würde sie aber auch wirtschaftlich und militärisch dem Vaterlande diejenigen großen Dienste erweisen können, die es von einem so wichtigen Transportmittel erwarten kann, einen Dienst, dessen Bedeutung wir im Jahre des Eisenbahnkrieges erst richtig zu würdigen gelernt haben.

Meine Herren! Ueber alle diese in der Zukunft liegenden Fragen kann man natürlich verschiedener Meinung sein, je nachdem man mehr Optimist oder Skeptiker ist; aber in einem werden Sie mir hoffentlich alle beipflichten, und aus diesem Grunde habe ich meine letzten Ausführungen vornehmlich gemacht: *Der Bau der Strecke Hannover—Elbe bietet die einzige Möglichkeit, einen durchgehenden deutschen Binnenschiffahrtsverkehr zu schaffen und ihn zu größerer Blüte auf einheitlicher Grundlage zu bringen.*

Hiermit, meine Herren, haben wir die Grundlage gewonnen, um auch die strategische Bedeutung des Mittellandkanals zu würdigen. Ich glaube, daß wir hierbei vor allem unterscheiden müssen: Welche militärischen Vorteile bringt uns der Bau der Kanalstrecke Hannover—Elbe *direkt* und welche werden *mittelbar* durch ihn hervorgerufen?

Direkten Vorteil wird, glaube ich, der Bau der Kanalstrecke Hannover—Elbe in militärischer Beziehung nicht bringen. Im unmittelbaren Operationsfeld wird er ja niemals liegen, es sei denn, daß sich ein französisches Heer bei Hannover mit einer russischen über Berlin vorgerückten Armee zu vereinigen sucht; glücklicherweise existiert diese Kombination nur in der Phantasie der Pariser Boulevard-Presse. Eine unmittelbare strategische Bedeutung können Wasserstraßen meines Erachtens nur dann haben, wenn sie im Operationsfeld liegen, wie etwa die ostpreußischen, deren Bau wir ja ebenfals erhoffen. So schreibt ein Fachmann, Herr Oberst v. Kurnatowski im Juli 1914:

„Für die Verteidigung von Ostpreußen hat der große Kanal einen besonderen Wert. Diese Provinz ist einem überlegenen Angriff von russischer Seite ausgesetzt und hat vielleicht den ersten Ansturm der jederzeit in hoher Kriegsbereitschaft befindlichen russischen Heere zu bestehen. Die hier vorhandenen schwachen Garnisonen werden zunächst auf die Defensive angewiesen und zur Besetzung der Seendefileen und Wasserstraßen als Terrainhindernisse gezwungen sein. Hier hat der Masurische Kanal als der östlichste Teil des Mittellandkanals eine hohe militärische Bedeutung. Er gewährt der Festung Königsberg bequeme Zufuhr von Massenprodukten schon im Frieden. Da er durch die Alle bei Allenburg das Seengebiet mit dem Pregel in Verbindung setzt, so ist der Transport von Kriegsmaterial an die russische Grenze auf dem Wasserwege sehr erleichtert. Für einen Vormarsch deutscher Truppen nach Rußland im Falle eines Krieges bildet die masurische Seenkette mit dem Kanal zusammen eine vorteilhafte Operationsbasis. Bei einer Verteidigung der Angerapp-Linie seitens deutscher Truppen hat der Kanal eine wichtige Aufgabe in der Heranschaffung von Munition und Kriegsmaterial und bildet außerdem einen zweiten Abschnitt, wenn die Angerapp geräumt werden müßte."

Meine Herren, es ist interessant, wie vorzüglich die Prophezeiungen des Verfassers durch die Winterschlacht in Masuren bestätigt worden sind. Man glaubt direkt einen Schlachtbericht zu lesen und wundert sich nur, daß der Name Hindenburg nicht vorkommt.

Auch an einen *unmittelbaren* Vorteil des Hannover-Elbe-Kanals für die militärische Zufuhr und den Verwundetentransport glaube ich nicht; gewiß ist es außerordentlich wünschenswert, daß ein Teil der Zufuhr von den überlasteten Eisenbahnen auf die Kanäle abgelenkt wird und daß die Verwundeten auf ruhigen Lazarettschiffen zurückgebracht werden, anstatt dem Stoßen und Rütteln der Eisenbahn ausgesetzt zu sein. Aber, meine Herren, es würde doch genügen, wenn wir alle diese Maßregeln nach Westen zu von Hannover und nach Osten hin von der Elbe beginnen könnten.

Die Vorteile, die uns der Kanal in strategischer Beziehung bringt, sind die mittelbaren, und diese sind so gewaltig, daß wir es ruhig sagen können, die unmittelbaren Vorteile treten dagegen weit zurück. Meine Herren, ich hatte bereits ausgeführt, daß wir von der Fertigstellung des Mittellandkanals ganz ungeahnte Möglichkeiten des Wasserstraßentransportes erwarten können; selbstverständlich ist mit der Entwicklung des Wasserstraßentransportes auch ein ungeheures Aufblühen der Binnenschiffahrt und ein außerordentlich starkes Wachsen der Zahl der Binnenschiffe verbunden, und dies wird es sein, was strategisch von größter Bedeutung ist.

Meine Herren, bis jetzt ist die Binnenschiffahrt wenig oder gar nicht für die Kriegführung herangezogen worden. Dies lag aber einfach daran, daß einmal die Zahl der Binnenschiffe noch nicht *so* groß war, daß ihre einheitliche Organisation im Interesse der Reichsverteidigung sich gelohnt hätte, und vor allem daran, daß die Verwendung der Binnenschiffe auf einzelne lokale Wasserstraßen beschränkt war.

Meine Herren, wenn die erstrebten Vorteile des Mittellandkanals eintreten, dann werden wir nicht nur ein starkes Anwachsen der Zahl der Binnenschiffe haben, sondern wir werden auch infolge der Vereinheitlichung der deutschen Binnenschiffahrt die Möglichkeit haben, jedes Schiff an jedem voll ausgebauten Teil unseres Wasserstraßennetzes zu verwenden. Damit ist aber auch die Binnenschiffahrt in der Lage, dem Reiche wertvolle militärische Dienste zu leisten. Wie die Eisenbahn und die Seeschiffahrt, so kann sie schon im Frieden in den Kreis der militärischen Organisation einbezogen werden. Sie wird sich mit den Eisenbahnen in den Transport des Heeres und der für das Heer benötigten Zufuhr zu teilen haben, und zwar derart, daß die Eisenbahnen für den Transport des Heeres und der schnell benötigten Gegenstände, die Binnenschiffe für die Zufuhr von Munition, soweit sie nicht schnellem Verderben ausgesetzt ist, von schwerem Geschütz, Gerätschaften aller Art, unter Umständen auch von Pferden, bestimmt werden; daß auch der Verwundetentransport überwiegend zu Wasser erfolgen kann, war bereits vorher angedeutet. Die Verteilung des Transports auf Eisenbahn und Schiffahrt können wir wohl nach den glänzenden Erfolgen der letzten Monate beruhigt unserem Großen Generalstab anvertrauen. Auch für ihn wird die Möglichkeit, ein einheitliches Wasserstraßennetz zur Verfügung zu haben, von großem Vorteil sein, da bekanntlich eine Wasserstraße ganz erheblich größere Transporte zu bewältigen vermag wie eine Eisenbahnlinie.

Nicht zu vergessen ist natürlich auch, daß für den Transport privater Güter während des Krieges ein einheitlich ausgebautes Wasserstraßennetz eine gewaltige Hilfe ist. Ich glaube, wir dürfen getrost sagen: Hätte der Mittellandkanal im August des letzten Jahres bestanden, so wäre der viel beklagte Mißstand in den Stockungen der Gütertransporte nicht eingetreten.

Nicht der Bau des Kanals Hannover—Elbe als solcher wird also eine erhebliche strategische Bedeutung haben; strategischen Wert, und zwar einen überaus hohen, hat vielmehr ein einheitlicher durchgehender Schiffsverkehr, den wir von dem Bau der Kanalstrecke Hannover—Elbe erwarten.

Im Anschluß hieran kann ich es mir nicht versagen, noch auf zwei Punkte einzugehen.

Ich weiß, meine Herren, es gibt viele unter Ihnen, denen die eigenen lokalen Schiffahrtsbedürfnisse mehr am Herzen liegen als der Bau des neuen Kanals Hannover—Elbe; das ist Ihr gutes Recht, niemand wird es Ihnen verargen. Es gibt manche unter Ihnen, die für den Bau der Kanalstrecke nur eintreten, wenn gleichzeitig andere Wasserstraßen ausgebaut werden, und andere, die sie sogar ablehnen, solange nicht ihre sonstigen Wünsche erfüllt sind; sie meinen wohl, daß, wenn erst der Kanal gebaut ist, kein Bedürfnis vorhanden ist oder keine Neigung besteht, andere Wasserstraßen auszubauen. Meine Herren! Ich halte diesen Gedankengang für grundfalsch. Wird der Kanal nicht gebaut, so bleibt unser ganzes Binnenschiffahrtsnetz ein Torso; der Ausbau dieser oder jener Wasserstraßen kann wohl gewisse Vorteile bringen, diese werden aber ganz begrenzt sein. Wird aber der Kanal gebaut, so werden wir einen durchgehenden Binnenschiffahrtsverkehr erhalten, der die Tendenz hat, sich auf allen deutschen, auch den vom Mittellandkanal weit entfernten Wasserstraßen auszubreiten. Das Bedürfnis für den Ausbau wird sich also in noch dringlicherem Maße geltend machen, und Sie werden bei Ihrer Forderung auf Ausbau der Wasserstraßen auch die Unterstützung von Interessenten aus ganz entlegenen Gebieten erhalten. Also ich bitte Sie nochmals herzlichst: Treten Sie für den Kanal ein ohne „Kompensationen"! Er ist das Herzstück unseres deutschen Wasserstraßennetzes, sein Bau wird auch die Befriedigung Ihrer Bedürfnisse nach sich ziehen.

Und noch ein Zweites: Die Binnenschiffahrt hat sich vielfach während des Krieges, namentlich während der Mobilmachung, über behördliche Verwaltungsmaßnahmen beklagt, und mancher von Ihnen ist wohl heute hierher gekommen, um in der Diskussion seinem gepreßten Herzen Luft zu machen. Auch Sie, bitte ich, „unterdrücken Sie für heute Ihre Beschwerden um des einen großen Zieles willen. Die Berechtigung von Beschwerden läßt sich nach der einseitigen Darstellung schwer beurteilen, außerdem ist doch die Aussicht, auf diesem Wege Abhilfe zu erlangen, sehr gering. Helfen Sie uns mit, den Bau des Kanals zu erreichen und dadurch die Binnenschiffahrt stark und leistungsfähig zu machen um des Vaterlandes und Ihrer eigenen Vorteile willen."

Meine Herren! Wir alle müssen daran mitarbeiten, das große Ziel zu erreichen. Wer das Werk fördern oder irgendeine Anregung geben will, der wende sich an den „Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals" oder an den „Vorstand unseres Zentralvereins". Jede Auffassung wird gern gehört, jede Anregung dankbar entgegengenommen. Je breiter die Grundlage ist, auf der wir fußen, um so größer ist das Ansehen, das uns innewohnt. Gewiß können und müssen die Anschauungen über Einzelfragen auseinandergehen; dies ist bei der Schwierigkeit der Materie nicht verwunderlich. Dazu ist ja aber eben der Ausschuß da, um alle Meinungen abzuwägen, die Streitfragen in sich auszutragen und nach außen hin einheitlich und geschlossen aufzutreten. Möge niemand seine Mitarbeit ablehnen, weil in einzelnen Fragen der Ausschuß eine andere Ansicht vertritt. Das hat uns doch gerade diese große schwere Zeit gelehrt, uns wegen unserer Uebereinstimmung in den großen Zielen zusammenzuscharen, wenn auch die Auffassungen in Einzelfragen auseinandergehen.

Der Ausbau des Mittellandkanals schafft einen durchgehenden Schiffsverkehr, eine starke und einheitliche deutsche Binnenschiffahrt und eine wirtschaftliche und militärische Stärkung Deutschlands. Wenn wir mit ihm schon während des Krieges beginnen, so wird uns das von großem Vorteile bei den Friedensverhandlungen sein. Einmal in wirtschaftlicher Beziehung: Wir werden in der Lage sein, die englische Kohle, die wir bisher in erheblichem Maße bezogen haben, fast ganz zu entbehren; sie wird

durch rheinisch-westfälische und oberschlesische ersetzt. Möge England sehen, wo es sonst seine Kohle absetzt. Dann werden wir der russischen Grenzsperre für ostdeutsches Getreide mit ziemlicher Ruhe entgegensehen; wir senden es in die getreidearmen westlichen Provinzen und verdrängen dort zum Teil das nordamerikanische und argentinische Getreide, an dem England einen guten Profit durch Verschiffung und Finanzierung der Ernten gehabt hat. Wir werden überhaupt, wenn wir ein billiges deutsches Transportmittel haben, vom Bezuge ausländischer Roherzeugnisse und Waren viel unabhängiger, was unseren Unterhändlern bei den neuen Verhandlungen über den Abschluß von Handelsverträgen eine vorteilhafte Stellung verschafft.

Dann hat der Bau des Mittellandkanals auch große politische Bedeutung; mögen wir uns nun Nachbarländer oder Teile von ihnen im Westen und Osten politisch oder nur wirtschaftlich angliedern, jedenfalls wird die innere Verschmelzung schneller von statten gehen, wenn eine einheitliche deutsche Wasserstraße bereits vorhanden ist, die nur nach Westen zur Maas und Schelde und nach Osten zur Weichsel und Memel ausgebaut zu werden braucht. Auch das Band zwischen den einzelnen deutschen Landesteilen wird noch fester werden, wenn jeder die Erzeugnisse und Bedürfnisse des anderen besser kennen lernt.

Meine Herren! Wir leben in dem historischen Jahre, wo wir deutsche Art und deutsche Arbeit gegen eine Welt in Waffen verteidigen müssen. Mag auch die Macht der Gegner groß sein, so bauen wir doch stolz auf die Völker Deutschlands und Oesterreichs; zum ersten Male lernen wir ganz die Werte unseres Nationalliedes würdigen, das die Einheit der Deutschen „von der Maas bis an die Memel, von der Etsch bis an den Belt“ preist. — Meine Herren! Der Dichter des Liedes war noch nicht Mitglied des Zentral-Vereins für Binnen-Schiffahrt, aber er hat doch mit feinem Verständnis gefühlt, welches einigende Band gerade die Wasserstraßen bilden. — Meine Herren, sorgen wir alle dafür, daß Deutschland zunächst von der Maas bis an die Memel oder wenigstens vom Rhein bis an die Weichsel verbunden werden möge durch den Bau des Mittellandkanals. (Lebhafter Beifall.)

Ich erlaube mir nun noch, Ihnen den Wortlaut der von dem Vorstand des Zentral-Vereins vorgeschlagenen Kundgebung bekanntzugeben und Sie um deren einstimmige Annahme zu bitten:

„Die im Kriegsjahr tagende Hauptversammlung des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt hält die beschleunigte Fertigstellung des Mittellandkanals für ein dringendes Bedürfnis zur Erhöhung der deutschen Wehrfähigkeit und zur Stärkung des deutschen Wirtschaftslebens.

Die Kanalstrecke Hannover—Elbe, das Bindeglied zwischen dem östlichen und westlichen Wasserstraßennetz, wird uns erst einen durchgehenden Schiffsverkehr und eine billige Beförderung von Massengütern zwischen den einzelnen Landesteilen ermöglichen. Die damit verbundene bedeutende Vermehrung der Transportmittel wird dem Vaterlande im Kriegsfalle eine wirksame Stütze für die Heranschaffung von Zufuhr jeder Art bieten.“

Vorsitzender: Meine Herren! Ich stelle den Vortrag und die Kundgebung zur Diskussion.

Stadtrat Hirschfeld-Brandenburg: Meine Herren! Ich möchte bitten, weil ich ein Freund der Kanalvorlage bin, bei der Begründung der Kundgebung davon abzusehen, die Kriegsgefangenen zu den Arbeiten mit heranzuziehen. Erstens ist es eine mißliche Sache, der Regierung etwas zu empfehlen, worauf sie allein kommen kann, zweitens aber, wer Gefangenenlager in unmittelbarer Nähe hat, wird wissen, welche Gefahren die Russen wegen des Fleckfiebers für die einheimische Bevölkerung bedeuten; und wer ferner, wie ich, die Segnungen der Gefangenenarbeit kennengelernt hat, macht drei Kreuze dahinter. Zu einer Arbeit, an der der Fiskus das größte Interesse hatte, waren auch russische Gefangene herangezogen worden; es handelte sich um die Legung von Schienensträngen für die Beförderung von Verwundeten. Wir stellten die Vorarbeiter. Die Gefangenen sollten um ½8 Uhr antreten, statt dessen kamen sie um ½10. Sie sollten mit einer Mittagspause bis 5 Uhr nachmittags arbeiten, arbeiteten jedoch nur bis ½4. Das war alles, was sie leisteten, so daß die Aufsicht unserer gelernten Arbeiter teuer wurde.

Wie gesagt, ich bitte bei der Begründung der Kundgebung davon abzusehen, die Gefangenenarbeit für den Kanal zu empfehlen. Wir werden, wenn der Krieg zu Ende ist, genug zu tun haben, um unsere arbeitenden Brüder, die jetzt im Felde stehen, unterzubringen. So leicht wird sich das wirtschaftliche Leben nicht regulieren, weil es stark erschüttert ist und die Arbeitsbedingungen im Laufe des Krieges ganz andere geworden sind.

Vorsitzender: Wünscht noch jemand das Wort? — Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zur Abstimmung über die Kundgebung.

Ich bitte diejenigen Herren, die dagegen sind, daß die Kundgebung — sie ist inzwischen zur Verteilung gelangt, zwei kleine Korrekturen mit Bleistift sind daran vorgenommen worden — in der vorliegenden Form zur Annahme gelangt, sich von den Plätzen zu erheben. (Pause.) Es erhebt sich niemand; ich stelle fest, daß die Kundgebung einstimmig angenommen ist. (Lebhaftes Bravo.)

Wir kommen jetzt zu Punkt 8 der Tagesordnung:

Verschiedenes und Anträge aus der Versammlung.

Geheimer Oberbaurat Dr.-Ing. h. c. Sympher-Berlin: Meine Herren! Wir haben wohl alle das Gefühl, daß die Wasserstraßen, die Binnen-Schiffahrt, in diesem Kriege bisher nicht das geleistet haben, was wir von ihnen erwartet haben und erwarten konnten. Vielerlei Gründe sind daran schuld, und es sind auch eine Reihe Vorschläge gemacht worden, namentlich auf dem Gebiet der Organisation, die die Mängel beheben sollen. Auf diese Gründe und auch auf die Vorschläge möchte ich in diesem Augenblick nicht eingehen; ich möchte mir nur erlauben, Ihnen etwas Tatsächliches aus der Neuzeit mitzuteilen.

Meine Herren, die Heeresverwaltung legt den allergrößten Wert darauf, daß die Wasserstraßen von jetzt ab in stärkerem Maße zum Gütertransport herangezogen werden, als es bisher geschehen ist (Hört! Hört! und Bravo!), damit, wenn es in der Zukunft wieder notwendig sein sollte, die Eisenbahnen zeitweise ganz oder zum Teil für militärische Transporte in Anspruch zu nehmen, die bekannten Störungen des wirtschaftlichen Verkehrs sich nicht wiederholen. Es soll aber nicht einfach bei Worten bleiben. Die Heeresverwaltung ist auch bereit, soweit der Entwicklung der Binnen-Schiffahrt entgegenzukommen, wie es ihr möglich ist, und zwar hauptsächlich in drei Punkten.

Sie ist bereit, die Freistellung entbehrlicher Mannschaften des Schifferstandes vom Militärdienst zu fördern. (Bravo!) Sie wissen, daß das bereits einmal in die Wege geleitet worden ist. Diese Bereitwilligkeit wird allerdings nur unter der Voraussetzung vorhanden sein, dass die vom Dienst befreiten Schiffer sich auch tatsächlich dem Schiffsdienst widmen (Sehr richtig!), daß es nicht vorkommen darf, wie gelegentlich bisher, daß die Leute, nachdem sie vom Dienst entlassen waren, dort hingegangen sind, wo sie besser bezahlt wurden. Dem wird ein Riegel durch diese Bedingung vorgeschoben.

Dann ist die Heeresverwaltung bereit, auch eigene Gütertransporte den Wasserstraßen zu überweisen, selbst wenn es unter den sonstigen Umständen besser erschienen wäre, die Eisenbahn zu benutzen.

Drittens ist die Militärverwaltung bereit, die Sperrung der Netze und damit die Sperrung des Verkehrs nach Osten aufzuheben. Von ganz besonderer Bedeutung ist es dabei, daß der Kohlenverkehr von Oberschlesien nach dem Osten, nach den östlichen Provinzen, in überwiegendem Maße auf die Wasserstraßen übergeleitet wird.

In Unterstützung dieser Absichten der Heeresverwaltung hat der Minister der öffentlichen Arbeiten beschlossen, auch seinerseits nach Möglichkeit entgegenzukommen. Für Kohlentransporte von Oberschlesien über Kosel nach dem Osten sollen, wenn sie über Stettin und den Seeweg geleitet werden — was übrigens zurzeit nicht zweckmäßig ist — oder wenn sie die Netze benutzen, die Eisenbahnfrachten auf die Hälfte herabgesetzt werden. (Bravo!) Es sollen ferner für diesen Verkehr die Kipp- und Hafengebühren in Kosel und ebenso sämtliche Abgaben auf der Oder, der Netze und auf dem Bromberger Kanal aufgehoben werden. (Erneutes Bravo!) Auf Grund dieser Nachlässe sind Berechnungen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten angestellt worden, die ergeben haben, daß trotz des Umweges, den die Schiffahrt von Kosel über Küstrin, Bromberg usw. nach dem Osten zu machen hat, der Wassertransport nicht teurer werden wird als der Eisenbahntransport, daß also diejenigen, die sich Kohlen kaufen oder verkaufen, keinen Nachteil davon haben, wenn sie den Wasserweg benutzen. Es wird dabei besonders gedacht an Transporte nach Posen, Landsberg, Bromberg, Thorn, Graudenz und Danzig. Der Versand nach Königsberg und nach Memel wird voraussichtlich ausscheiden müssen, weil die Eisenbahnfrachtsätze seit Beginn des Krieges nach diesen beiden Häfen auf die Hälfte des normalen Betrages herabgesetzt sind und deshalb ein Anreiz, den Wasserweg zu benutzen, nicht vorhanden ist. Bekanntmachungen über alles dieses werden erfolgen, nachdem noch einige weitere Besprechungen mit den beteiligten Kreisen stattgefunden haben. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat mich aber, in Uebereinstimmung mit den übrigen beteiligten Dienststellen, ermächtigt, Ihnen schon heute diese vorläufigen Mitteilungen zu machen, da der Herr Minister annimmt, daß sie Ihr besonderes Interesse erregen werden. (Bravo!) Meine Herren, durch diese Maßregeln ist, wie ich hoffe, der Binnen-Schiffahrt die Möglichkeit gegeben, sich während des Krieges und für den Krieg in stärkerem Maße zu beteiligen, als es bisher der Fall war. Wir müssen nun alle, die wir dabei beteiligt sind — und da spreche ich in erster Linie für die Wasserbauverwaltung und wende mich in zweiter Linie an Schiffahrt und Handel —, alle unser Möglichstes tun, um den guten Gedanken zu verwirklichen.

Wie Sie bereits wissen, sind der Rhein-Herne-Kanal und der Lippe-Seitenkanal von Datteln nach Hameln schon im Juli v. J. dem Verkehr übergeben worden, gerade zur rechten Zeit, um an ihrem beschränkten Teil mitzuhelfen, die Verkehrsstörungen abzuschwächen. Der Schiffsverkehr hat sich trotz des Krieges und trotzdem die meisten Hafenanlagen noch nicht fertig, insbesondere noch nicht mit Umschlagvorrichtungen ausgestattet sind, schon ziemlich gut entwickelt. In den ersten sechs Monaten sind über 750 000 t verfrachtet worden. Der Verkehr hat sich allmählich in beständig steigendem Maße auf monatlich fast 200 000 t erhöht und wird mit Beginn der neuen Schiffahrt hoffentlich weiter steigen.

Ferner ist es, wie den Herren aus Nachrichten in letzter Zeit bekannt sein wird, trotz aller Schwierigkeiten, die der Fertigstellung durch die schlechten Arbeiterverhältnisse und die

ungünstigen Witterungsverhältnisse entgegenstanden, möglich gewesen, den Kanal von Bevergen bis nach Minden ebenfalls so weit fertigzustellen, daß er zunächst mit Schiffen von 150 cm Tiefgang befahren werden kann, ein Tiefgang, der für den Verkehr auf der Weser ausreicht. Damit ist der Wasserweg zwischen Rhein und Weser eröffnet, und tatsächlich ist im Februar der erste Schleppzug durch die Mindener Schiffahrtsschleuse gegangen, um Kohlen von dem Industriegebiet nach der Weser zu holen.

Auch mit den Arbeiten, um die Netze wieder in schiffbaren Zustand zu versetzen, ist bereits angefangen. Die Sperrdämme werden beseitigt, die letzten Betriebseinrichtungen — elektrischer Betrieb wird eingeführt — fertiggestellt, die Baggerarbeiten wieder aufgenommen, alles mit dem Ziele, daß am 1. April d. J. die Schiffahrtsstraße dem Verkehr übergeben werden kann (Bravo!), und zwar in dem Maße, daß alle Schiffe, welche auf der oberen Oder verkehren, also bis zu 55 m Länge, 8 m Breite und 1,40 m Tiefgang, den Wasserweg benutzen konnen, der voraussichtlich so leistungsfähig werden wird wie die Oder selbst. Es wird dadurch ein guter Wasserweg geschaffen, der anziehend für die Schiffahrt wirken sollte.

Nun wird es Sache des Handels und der Binnen-Schiffahrt sein, sich diese Wasserstraße wie alle Wasserstraßen, aber diese ganz besonders, nutzbar zu machen. Gerade der Kohlenverkehr nach dem Osten bildet eine große Aufgabe für die Schiffahrt. Nimmt man nur an, daß monatlich 100 000 t diesen Weg gehen sollen — eine Ziffer, die nicht zu hoch ist —, so sind für diesen Verkehr rund 650 Schiffe von 400 t Tragfähigkeit notwendig. Dazu kommen die erforderlichen Schleppdampfer; denn zur Beschleunigung der Sache muß im allgemeinen angenommen werden, daß durchweg oder mindestens auf den längsten Strecken geschleppt wird. Es sind in dieser Beziehung noch Besprechungen mit den Interessenten notwendig, die indes schon eingeleitet sind.

Ich möchte nun zum Schluß die Bitte aussprechen, daß die Wasserstraßen von der Schiffahrt auch wirklich benutzt werden. Wir müssen tatsächlich zeigen, daß die Wasserstraßen trotz der Mängel, die sie heute noch haben, etwas leisten können. Ich hoffe auch, daß die Gelegenheit jetzt nicht dazu benutzt wird, um einen möglichst großen Gewinn zu erzielen; denn damit fällt die Sache. Es wird niemand verlangen, daß die Binnen-Schiffahrt, besonders der einzelne Schiffer, Opfer bringen soll; nein, es soll ihr Gelegenheit geboten werden, trotz der schweren Zeit ihrem Verdienste zu den gewohnten Preisen nachzugehen. Aber nur innerhalb dieser Grenze ist die Sache wirtschaftlich zu machen, und Zwangsmaßregeln sollen nach Möglichkeit vermieden werden. Wenn die Binnen-Schiffahrt in der weiteren Entwicklung des Krieges etwas leistet, wird das die beste Förderung sein, die sie Ihren Bestrebungen mitgeben kann. (Lebhaftes Bravo!)

Bergrat Gothein, M. d. R., Breslau: Meine Herren! Ich danke zunächst dem Herrn Geheimen Oberbaurat Sympher auf das wärmste für seine Mitteilungen. Ich schließe an diesen Dank den für die Militärverwaltung, daß sie sich bereit erklärt hat, diejenigen landsturmpflichtigen Schiffer, die abkömmlich sind, für das Gewerbe freizugeben. Wir erachten es als selbstverständlich, daß jeder Schiffer, der vom Heeresdienst entlassen wird, sofort wieder eingezogen wird, wenn er sich nicht bei der Schiffahrt betätigt. (Sehr richtig!) Das ist die Voraussetzung für eine derartige Maßregel. Es ist eine dringende Notwendigkeit, wenn die Schiffahrt gegenwärtig ihre große wirtschaftliche Aufgabe erfüllen soll, daß sie auch die nötigen Mannschaften zur Verfügung hat. Wir auf der Oder waren in großer Sorge, wie wir uns behelfen sollen, wenn wir weiter so wenig Mannschaften zur Verfügung haben, wie das jetzt der Fall ist. Wir brauchen diese Schiffer notwendig. Aber es hat sich herausgestellt, daß in anderen Gegenden unseres Vaterlandes für unsere Schiffer keine Arbeit war, daß auf den märkischen Wasserstraßen, auf der Elbe eine ganze Anzahl Schiffer unbeschäftigt waren. Durch die Erleichterungen, die nunmehr im Umschlagverkehr gegeben werden, durch die Ermäßigung der Tarife, durch die Freigabe der kanalisierten Netze für 400-Tonnen-Schiffe wird es möglich sein, einen großen Teil der Fahrzeuge, die auf der Elbe und auf den märkischen Wasserstraßen jetzt brach gelegen haben, nun diesem Verkehr zuzuführen.

Wenn die Binnenschiffahrt jetzt nicht das geleistet hat, was man vielleicht von ihr erwartet hatte, so trug bezüglich des Oderverkehrs weniger die Binnenschiffahrt die Schuld daran, als andere Verhältnisse. Wir können nicht fahren, wenn wir keine Waren bekommen; wir können nicht fahren, wenn der Verkehr gesperrt wird. In den ersten Wochen des Krieges, als die Gefahr einer russischen Invasion auch für Schlesien vorlag, wurde der ganze Verkehr auf der Oder von militärischer Seite gesperrt; wir durften nicht weiterfahren. Wiederholt ist es sodann vorgekommen, daß die Eisenbahnen anderweitig so in Anspruch genommen waren, daß Bahnsendungen zur Verladung in Cosel nicht stattfinden konnten, wir also kein Frachtgut hatten. Hoffentlich werden sich die Verhältnisse jetzt so entwickeln, daß wir solche Störungen im Umschlagverkehr nicht mehr zu befürchten haben.

Ich möchte aber noch eine Bitte an den Herrn Geheimen Oberbaurat Sympher richten. Es genügt nicht, daß die ermäßigten Tarife und Hafengebühren nachher im Kosel-Oderhafen gewährt werden, sondern es muß auf jeden Fall auch der Umschlagshafen Oppeln berücksichtigt werden; denn der Hafen Cosel ist nicht leistungsfähig genug, den Verkehr zu bewältigen. Sonst bekommen wir wieder Verhältnisse, die es nötig machen, den Verkehr vollständig zu sperren, d. h. den Schiffen schon ab Breslau oder ab Oppeln die Genehmigung zur Weiterfahrt nach Cosel zu versagen. Eine gewisse Entlastung würde aber in dieser Hinsicht die Ausdehnung der Tarifvergünstigungen auf den Oppelner Hafen gewähren.

Ebenso wünschenswert ist es, daß diese Verfrachtungserleichterungen auch ausgedehnt werden — wenigstens für den Verkehr nach der Netze und den weiter östlich gelegenen Landesteilen — auf den Umschlag in Breslau; denn sonst kommen wir nicht dazu, den Verkehr bewältigen zu können. Ich weiß, daß das eine verhältnismäßig große Anforderung ist; aber wenn das Ziel erreicht werden soll, bleibt nichts anderes übrig. Sonst kommen wir eben zu ganz unleidlichen Verhältnissen auf der oberen Oder, wo die Stauung des Verkehrs die Ausnutzung unmöglich macht.

Es wird weiter notwendig sein, an denjenigen Orten, wohin die Kohlen auf den Binnenschiffahrtswegen geschafft werden, auch dafür Sorge zu tragen, daß die Ausladung nicht zu sehr verzögert wird, daß mit den städtischen Verwaltungen usw. Abkommen getroffen werden, daß geeignete Lagerplätze und Ausladestellen vorhanden, auch die nötigen Arbeiterkolonnen zur Stelle sind. Es ist zur jetzigen Kriegszeit sehr nötig, vorzusorgen; denn die kräftigen Leute, die dazu geeignet sind, sind meistens im Felde, und das Ausladen aus den Schiffen erfordert notwendigerweise längere Zeit als das Ausladen aus den Eisenbahnwagen.

Schließlich habe ich noch einen Wunsch. Unser Schiffahrtsverkehr auf kanalisierten Strömen vollzieht sich bei Hochwasser nicht immer so glatt. Kommt einmal eine Havarie an einer Schleuse vor, so soll man nicht erst wochenlang versuchen, ob das Schiff abgeschleppt werden kann oder ob sich die Wasserverhältnisse ändern, sondern man soll rasch zugreifen — wir sind einmal im Kriege — und ein solches Schiff beizeiten sprengen, anstatt die Schiffahrt auf Wochen zu sperren.

Wenn ich diese Wünsche ausspreche, möchte ich gleichzeitig hervorheben, daß die Binnenschiffahrt nicht daran denkt — wenigstens bei uns im Osten nicht, aber ich glaube, ich kann dasselbe auch vom Westen sagen —, große Gewinne zu machen. Wir sind bezüglich der Gewinne nicht verwöhnt, und wir werden auch diese Gelegenheit nicht benutzen, um große Vorteile herauszuschlagen; wir werden uns mit einem bescheidenen Gewinn, wie bisher so auch in Zukunft, begnügen und werden froh sein, wenn wir dem Vaterlande einen Dienst leisten können, indem wir alle unsere Kräfte daran setzen und alle Mittel, die wir haben, zur Verfügung stellen, damit in dieser schweren Zeit das Wirtschaftsleben des Deutschen Reiches ungestört weitergehen kann. (Lebhaftes Bravo!)

Kommerzienrat Tonne, Magdeburg: Meine Herren! Es lag mir daran, daß der Antrag, den Elbe-Hannover-Kanal auszubauen, möglichst ohne Debatte angenommen würde. Daher habe ich mich bei diesem Punkte nicht zum Worte gemeldet. Nachdem aber der Antrag einstimmig angenommen worden ist, möchte ich darauf aufmerksam machen, daß man die Leistungsfähigkeit eines Kanals ganz bedeutend erhöhen kann, wenn man das selbstfahrende Schiff einführt. Dadurch erzielt man ganz andere Resultate, als es heute der Fall ist. Es wäre mir angenehm, wenn die Regierung bei der Genehmigung des Ausbaues des Kanals die selbstfahrenden Schiffe berücksichten wollte.

Vorsitzender: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Unsere Tagesordnung ist erschöpft. Es bleibt mir nur noch übrig, Herrn Assessor Dr. Holländer namens des Vereins herzlich für seinen Vortrag zu danken.

Direktor Schilling, Vorsitzender des Schiffahrts-Vereins für den Dortmund-Ems-Kanal: Meine Herren! Ich weiß nicht, ob der Zentral-Verein der richtige Ort ist, um dafür zu sorgen, daß Schiffer Brotkarten erhalten. Die Schiffer bekommen von den Gemeinden, wo die Brotkarten eingeführt sind, keine Karten ausgehändigt. Meiner Ansicht nach müßte das vom Staate in die Hand genommen werden. Unsere Schiffer fahren zwischen Straßburg, Emden, Bremen, Rotterdam, Dortmund und Hamm. Wenn ein Schiffer in einem kleinen Orte in Ostfriesland beheimatet ist, bekommt er dort keine Brotkarte; in Hamm, Dortmund und Wanne muß er z. B. eine Brotkarte haben. Die Gemeinden verabfolgen aber solche nicht. Dagegen sind in Orten am Rhein überhaupt keine Brotkarten ausgegeben. Erschwerend kommt noch hinzu, daß ein Teil der Schiffer auf den westlichen Wasserstraßen Holländer sind, die in Deutschland nicht beheimatet sind.

Ich wollte nicht unterlassen, die Angelegenheit hier zur Sprache zu bringen, damit der Verein vielleicht Veranlassung nimmt, bei den Reichsbehörden vorstellig zu werden, um die Brotverteilung an die Schiffer einheitlich zu regeln.

Vorsitzender: Wie wir in dieser Angelegenheit vorzugehen haben, ist mir im Augenblick auch nicht klar. Wir werden im Vorstand beraten, wie wir einen Ausweg finden können, und werden Ihnen dann sofort Mitteilung machen. Am zweckmäßigsten erscheint es mir, wenn der Reichskanzler die Sache in die Hand nähme. Schließlich müssen doch die Leute ihre Brotkarte haben. Allerdings habe ich die Brotkarte auch noch nicht. Ich wohne in Nikolassee, und wir bekommen dort die Brotkarten erst in der nächsten Woche.

Weitere Anträge und Wortmeldungen liegen nicht mehr vor.

Ich schließe die Sitzung und hoffe, daß wir uns zahlreich beim Abendessen wiederfinden. (Schluß der Sitzung 9 Uhr 15 Minuten.)

Amtliche Nachrichten

Nachtrag zum Tarif für die Schiffahrts- und Flößereiabgaben auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder vom 16. 6. 1902.

1. Im Tarif ist im Abschnitt B zu streichen
„9. des Nieder-Neuendorfer Kanals der Schleuse zu Brieselang".
2. Die laufenden Nummern 10 bis 17 erhalten die laufenden Nummern 9 bis 16.

Dieser Nachtrag tritt sofort in Kraft.

Potsdam, den 13. Februar 1915.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen.

Bekanntmachung.

Die Sperre der Ruppiner Wasserstraße von km 22,0—25,8 wird bis zum 18. März d. J. einschließlich verlängert.

Potsdam, den 17. Februar 1915.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen.
I. A.: (gez.) Lindner.

Schiffahrtbetrieb und Schiffahrtverkehr

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Januar 1915. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte nachstehende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Januar 1915: Ueber die Neckar-Schiffahrt wird berichtet, daß bei fast übernormalem Wasserstande und trotz genügender Befrachtung der regen Steinsalztransporte talwärts die Nachfrage nach Arbeitskräften vorherrschend geblieben ist. Es herrscht fast immer Mangel an Personal, was wohl von der Einberufung zum Heere herrührt; insbesondere fehlt es auch der Schleppschiffahrt an Personal.

Der Schiffahrtsbetrieb auf der Elbe war im abgelaufenen Monat mehrfach Störungen durch Hochwasser wie durch Frost und Eisgang ausgesetzt. Zeitweilig war der Eisgang von derartigem Umfang, daß die unterwegs befindlichen Fahrzeuge gezwungen waren, vorübergehend die Häfen aufzusuchen. Allerdings waren die Störungen immer nur von kurzer Dauer, so daß die unterwegs befindlichen Schiffe ihre Fahrten nach kurzen Unterbrechungen immer wieder fortsetzen konnten und ein vollständiger Schiffahrtschluß noch nicht eingetreten ist. Infolge dieser mannigfachen kurzen Störungen sind die Verschiffungen an allen Plätzen weiter zurückgegangen. Trotzdem war aber bis vor kurzem noch ein Mangel an Deckleuten zu bemerken. Erst in letzter Zeit machte sich hierin eine Aenderung bemerkbar.

Auf den märkischen Wasserstraßen hat sich, wie der Märkische Schiffahrts-Verein berichtet, der Schiffahrtsverkehr während des ganzen Monats Januar aufrecht erhalten lassen; erst am 30. Januar wurde wegen Eisbehinderung der Verkehr auf dem Hohenzollernkanal im Wasserbaubezirk Eberswalde gesperrt, auf dem Finowkanal aber zunächst noch nicht. Die Gütermengen sind im Januar nie beträchtlich. Immerhin haben die regelmäßigen Güterlinien ihren Verkehr aufrecht erhalten, bis die Zeitverhältnisse Anfang Februar zu ihrer vorläufigen Einstellung führten. Auch eine Anzahl Privatschiffe betätigte sich, u. a. im Kohlenverkehr Oberschlesien—Berlin. Schiffer und Schiffsmannschaften beschäftigen sich jetzt vielfach in anderen Berufen, da sich ihnen, soweit sie nicht eingezogen sind oder werden, vielerlei Arbeitsgelegenheit bietet. Der sonst im Januar und Februar stattfindende Unterricht der Schifferfortbildungsschulen konnte diesmal nicht durchgeführt werden.

Im Vergleich zum Vorjahr war die Beschäftigung der Elbe- und der märkischen Binnenschiffahrt im Berichtsmonat besser, weil im Januar 1914 die Schiffahrt des Eises wegen ruhte.

Die für den Hamburger Kaibetrieb im vorigen Heft S. 23 gemachte Feststellung über eine Beschränkung des Verkehrs auf Auslieferung lagernder Güter beruhte auf dem einzigen Bericht einer sehr großen Unternehmung; sie ist aber nach einer Mitteilung der Hamburger Kaiverwaltung unzutreffend, da der regelmäßige Lösch- und Ladebetrieb nur im August unterbrochen war und seit September ständig gewachsen ist.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a. S. 38 775. **Tauchruder für Unterseeboote.** Gesellschaft Fiat-San Giorgi, Spezia, Italien; Vertr.: H. Springmann, Th. Scott u. E. Herse, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 15. 4. 13.

Klasse 65a. N. 14 360. **Starre Schutzhülle für die Kugelgelenke von Taucherpanzern.** Neufeldt & Kuhnke, Kiel. 27. 5. 13.

Klasse 65a. A. 24 334. **Einrichtung zur Bedienung der Tauchtanks von Unterseebooten.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 23. 7. 13.

Klasse 65a. R. 37 953. **Verfahren zur Erzeugung der bei Unterseebooten mit Dieselmotorantrieb erforderlichen Druckluft von 180 Atm. Spannung.** Emil Riegelmann, Augsburg. 13. 5. 13.

Klasse 65a. R. 40 297. **Ankerhebevorrichtung für Schleppschiffe.** Albert Richarz, Düsseldorf-Obercassel, Wildenbruchstraße 2. 1. 4. 14.

Klasse 65d. Sch. 45 461. **Als Doppelmine wirkende Seemine.** Richard Schmidt, Kiel, Adolfstr. 29. 28. 11. 13.

Klasse 84a V. 11 499. **Verfahren zum Auflockern und Aufwühlen der Sohle von Flüssen, Häfen u. dgl. mittels einer Lockervorrichtung.** Jan Volker Tzn., Heemstede, Niederl.; Vertr.: Dipl.-Ing. L. Glaser u. E. Peitz, Pat.-Anwälte, Berlin SW 68. 21. 2. 13.

Klasse 84a. D. 28 453 **Bollwerk in Eisenbeton.** Hans Peter Christian Denver, Aalborg, Dänem.; Vertr.: Ferdinand Fritz, Weißenfels a. S. 28. 2. 13.

Klasse 84b. S. 35 772. **Senkrechtes Schiffshebewerk.** Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. 1. 3. 12.

Klasse 65a. H. 65 533. **Ballastgewicht für Taucher oder mit einem Tauchrettungsapparat ausgerüstete Personen.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft vorm. L. von Bremen & Co., m. b. H., Kiel. 27. 2. 14.

Klasse 65a. D. 29 801. **Frei tragbares Tauchgerät.** Zus. z. Pat. 271 829. Drägerwerk Heinr. u. Bernh. Dräger, Lübeck. 3. 11. 13.

Klasse 65a. N. 14 346. **Kugelgelenk mit Zapfenlagerung zur Verbindung der Glieder einer Panzertaucherrüstung.** Neufeldt & Kuhnke, Elektrotechnische Fabrik, Kiel. 24. 5. 13.

Klasse 65a. S. 42 954. **Verankerungsvorrichtung von Schleppschienen oder -bändern für Schiffsschlepper.** Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 19. 8. 14.

Klasse 65a. J. 15 609. **Selbsttätig wirkendes Dampfabsperrventil für Dampfsteuerapparate mit Wechselschieber.** Wilhelm Jalas, Hamburg, Gluckstraße 26. 7. 4. 13.

Klasse 65a. H. 65 320. **Mit der Strömung treibender, selbstbeweglicher Schwimmkörper.** Martin Hoffmann, Mainz, Schillerstr. 48. 10. 2. 14.

Klasse 65b. E. 18 521. **Durch Druckluft zu entleerendes Schwimmdock mit selbsttätig leerlaufenden Seitenkasten.** Gunnar Constantin Engstrand, Brooklyn, New York; Vertr.: H. Neubart, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 15. 10. 12.

Klasse 65d. H. 59 229. **Aus verschiedenartigen Grummeten bestehendes Schutznetz gegen Torpedos und andere schwimmende Körper.** Ernst Hahn, Frankfurt a. M., Hainerweg. 3. 10. 12.

Klasse 65d. V. 12 926. **Vorrichtung zum selbsttätigen Verankern von Seeminen.** Vickers Limited, Westminster, Engl.; Vertr.: O. Siedentopf und Dipl.-Ing. W. Fritze, Pat.-Anwälte, Berlin SW. 61. 23. 12. 14. Frankreich 19. 1. 14.

Klasse 65d. V. 12 930. **Auf dem Meeresboden verankerbare Seemine.** Vickers Limited, Westminster, Engl.; Vertr.: O. Siedentopf und Dipl.-Ing. W. Fritze, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 24. 12. 14. Großbritannien 16. 2. 14.

Klasse 65d. V. 11 930. **Seemine mit zwei durch ein schwimmendes Kabel verbundenen Einzelminen.** Vickers Limited, Westminster, Engl.; Vertr.: O. Siedentopf und Dipl.-Ing. W. Fritze, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 22. 8. 13. V. St. Amerika 21. 5. 13.

Klasse 65d. V. 11 971. **Zündvorrichtung für Seeminen.** Vickers Limited, Westminster, Engl.; Vertr.: O. Siedentopf und Dipl.-Ing. W. Fritze, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 8. 9. 13. Italien 29. 3. 13.

Klasse 84a. D. 26 837. **Staukörper, der als drehbarer, durch eine oder mehrere Oeffnungen mit dem Oberwasser in Verbindung stehender Hohlkörper ausgebildet ist.** Henry Davey, Conaways, Engl.; Vertr.: Dipl.-Ing. C. Fehlert, G. Loubier, F. Harmsen, A. Büttner u. E. Meißner, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 16. 4. 12.

Priorität aus der Anmeldung in England vom 2. 8. 11 für die Einrichtung nach Fig. 4 anerkannt.

Klasse 84a. E. 18 634. **Aus einem räumlichen Fachwerk gebildetes, sektorartiges Klappenwehr.** Eisenwerk-Aktiengesellschaft Boßhard & Cie., Näfels, Schweiz; Vertr.: Emil Wolf, Pat.-Anwalt, Berlin S 42. 15. 11. 12.

Klasse 84c. L. 36 468. **Verbundpfahl aus Holz und Eisen.** Fa. Ludwig Lange, Wilhelmshaven. 16. 4. 13.

B. Zurücknahme von Anmeldungen.

Klasse 84a. 281 924. **Verfahren und Vorrichtung zum Dichten von Dammbalkenverschlüssen für Wasserbecken aller Art.** Hugo Herzbruch, Datteln i. W., Lloydstr. 7. 23. 12. 13. H. 64 747.

Klasse 84a. 281 995. **Bauwerk in Flußgerinnen zur Verhütung des Verkiesens eines abzweigenden Kanals.** Dipl.-Ing. Alfred Kunz, München, Galeriestr. 35. 3. 11. 12. K. 53 000.

Klasse 84c. 282 605. **Vortreibrohre für Betonpfahlgründungen.** The Simplex Concrete Piling Company, Washington, V. St. A.; Vertreter: Dipl.-Ing. C. Fehlert, G. Loubier, F. Harmsen, A. Büttner u. C. Meißner, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 24. 7. 12. S. 36 818.

Klasse 65a. A. 22 314. **Taucherhelm mit Fernsprecheinrichtung.** 20. 1. 13.

C. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a. 283 350. **Vorrichtung zum Aussetzen von Booten.** Anthony Joseph Lewkowicz, New York; Vertr.: H. Springmann, Th. Stort und E. Herse, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 12. 6. 12. L. 34 546.

Priorität aus der Anmeldung in den Vereinigten Staaten von Amerika vom 19. 3. 12 anerkannt.

Klasse 84a. 282 943. **Verfahren zum Herstellen und Aufstellen von Trockendocks, Schiffsschleusen und ähnlichen Bauwerken.** Willem Coenraad Köhler, Amsterdam; Vertr.: Dipl.-Ing. E. Hentschel, Pat.-Anwalt, Leipzig. 26. 11. 12. K. 53 227.

Priorität aus der Anmeldung in Großbritannien vom 30. 1. 12 anerkannt.

Klasse 84c. 283 323. **Aufsatz für Holzpfähle** gemäß dem Patente 282 085; Zus. z. Pat. 270 119. Michael Heimbach, Hard b. Bregenz; Vertr.: Dipl.-Ing. Dr. W. Karsten und Dr. C. Wiegand, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 7. 8. 13. H. 63 250. Oesterreich 4. 8. 13.

Klasse 84c. 282 308. **Eiserne Spundwand aus Walzträgern mit einem um seine Längsachse gebogenen Steg und zwei nach der Hohlseite des Steges zusammenlaufenden Flanschen.** Fried. Krupp Akt.-Ges., Essen, Ruhr. 15. 9. 12. K. 52 596.

Klasse 85e. 282 342. **Selbsttätig wirkende Ablaufvorrichtung an Bade- und Waschbecken.** Emil Stöhr, Berlin, Bamberger Straße 16. 29. 3. 13. St. 18 373.

D. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 84c. 224 379.
Klasse 84d. 240 669.

E. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 622 413. **Verdecktes, nicht kenterbares Rettungsboot.** Hermann Strach, Essen-Ruhr, Schwanenkampstr. 18. 4. 6. 14. St. 19 548.

Klasse 65a. 597 382. **Vorrichtung an Taucheranzügen zur Erreichung eines Ausgleichs des Luftdrucks usw.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 22. 1. 12. D. 26 815. 18. 12. 14.

Klasse 65a. 492 022. **Schlafsofa usw.** Fa. Fritz Caspary, Berlin-Marienfelde. 11. 12. 11. C. 9112. 20. 11. 14.

Klasse 65a. 493 773. **Stagreiter.** Hermann Heidschmidt, Berlin, Schiffbauerdamm 30. 23. 12. 11. H. 54 017. 30. 11. 14.

Klasse 65d. 493 826. **Torpedonetz usw.** Felten & Guilleaume, Carlswerk Akt.-Ges., Mülheim a. Rh. 18. 12. 11. F. 26 006. 23. 11. 14.

Klasse 84d. 546 447. **Baggerlöffel usw.** Baumaschinenfabrik Bünger A.-G., Düsseldorf. 2. 12. 11. L. 28 012. 23. 11. 14.

Klasse 65a. 624 160. **Wärmeschutz- und Schwimmpolster.** Paradiesbettenfabrik M. Steiner & Sohn Akt.-Ges., Frankenberg i. Sa. 1. 2. 15. P. 26 945.

Klasse 65a. 624 170. **Hand-Eispickel.** Johann Soehring, Berlin, Lynarstr. 4. 14. 12. 14. S. 35 101.

Klasse 65a. 623 536. **Aermellose Rettungsjacke.** Schwimmkörper „Rettung" G. m. b. H., Berlin. 16. 1. 15. Sch. 54 659.

Klasse 65a. 623 741. **Sperrvorrichtung für bewegliche Maschinenteile.** Atlas-Werke Akt.-Ges., Bremen. 17. 10. 13. A. 21 588.

Klasse 65a. 622 744. **Verschluß für Schiffsfenster.** Atlas-Werke Akt.-Ges., Bremen. 19. 2. 14. A. 22 492.

Klasse 65a. 623 797. **Schwimmapparat.** Moritz Meyer, Neukölln, Hohenzollernplatz 6. 23. 1. 15. M. 52 965.

F. Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 495 630. **Bettstelle usw.** Fa. Fritz Caspary, Berlin-Marienfelde. 18. 1. 12. C. 9211. 24. 12. 14.

Klasse 65a. 507 346. **Schwimmkörper für Rettungszwecke.** Baltische Korkenfabrik Eugen Pfotenhauer & Co., Kiel. 22. 2. 12. B. 56 970. 3. 2. 15.

Klasse 65a. 606 741. **Atmungsapparat usw.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 20. 2. 12. D. 22 028. 26. 1. 15.

Klasse 65a. 495 187. **Westengürtel mit Schwimmeinlage.** Hartwig-Gas-Gesellschaft m. b. H., Berlin. 11. 1. 12. H. 54 220. 8. 1. 15.

Vereins-Nachrichten

Neue Mitglieder des Zentral-Vereins

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt" Heft 3/4, S. 23) als Mitglieder neu beigetreten:

— Magistrat der Stadt Bromberg zu Bromberg (körperschaftliches Mitglied).

— Cordua, Kommerzienrat, Vorsitzender der Kaufmanns-Kompagnie, Wismar.

— Collardin, Josef, Cöln a. Rh. (Filzengraben).

— Grau, Stadtrat, Mitglied der Handelskammer, Halberstadt.

— Nordahl jr., Vizekonsul, Stettin, Neue Straße 16.

— Wanckel, Eberhard, Schönebeck (Elbe).

Verein der Dampfschiffsbesitzer und Führer auf den märkischen Wasserstraßen (E. V.) zu Berlin. In der am 19. Februar unter dem Vorsitz des Herrn Hertzer stattgehabten Mitgliederversammlung wurde mitgeteilt, daß die Schiffahrt gelegentlich dadurch beeinträchtigt werde, daß man den Brückenzug in Woltersdorf einige Minuten vor Abgang der Straßenbahn einstelle. Weiter wurde berichtet, daß die Petroleumversorgung der Schiffahrt sehr mangelhaft sei, weil die Schiffer von den Händlern kein Petroleum bekämen, da sie nicht deren ständige Kunden seien. Hierunter leide die Sicherheit des Verkehrs, und es sei daher angebracht, Maßnahmen zu beantragen, wie z. B. in Magdeburg, wo die Schiffer gegen wasserbauamtliche Bescheinigungen Petroleum von dem Großhandel direkt bekämen. Ferner wurde festgestellt, daß die Bestrebungen des Vereins auf Verbesserung der mißlichen Fahrwasserverhältnisse bei Erkner erfreulicherweise einigen Erfolg gehabt hätten und daß augenblicklich dort Arbeiten im Gange seien.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Carl Meißner, Maschinenfabrik für Umsteuerschrauben und Motorbootbau, Hamburg. Die dem Ing. Conrad Meißner erteilte Prokura ist durch Todesfall erloschen; dem Fräulein Mary Louisa Baum wurde Prokura erteilt.

Maschinenbauanstalt, Eisengießerei und Dampfkesselfabrik H. Paucksch A.-G., Landsberg Warthe. Kaufmann Hermann Stiller ist aus dem Vorstande ausgeschieden.

Rinne Motoren-Gesellschaft m. b. H., Berlin. Dr. E. Keller und Max Staats sind nicht mehr Geschäftsführer; als solche sind Max Mielordt und Helene Klickmann bestellt.

Winschermann & Cie., Kohlen- und Reedereikontor, G. m. b. H., Mülheim a. Ruhr. Die Firma ist geändert in Winschermann & Cie. G. m. b. H.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Karl Itzenblitz ist als Geschäftsführer ausgeschieden.

Winschermann & Cie., Mülheim a. Ruhr. Die Gesellschaft ist gelöscht und die Firma erloschen, Karl Itzenplitz hat sämtliche Außenstände und Verbindlichkeiten übernommen.

Rheinische Schiffahrtsgesellschaft Janssen, Stryp & Arnold, Duisburg-Ruhrort. J. C. Stryp ist ausgeschieden, die Firma ist geändert in Rheinische Schiffahrtsgesellschaft Janssen & Arnold.

Hedwigshütte A.-G., Stettin. Die Vertretungsbefugnis der Vorstandsmitglieder W. F. Mackenzie, H. Taylor und J. H. Stevenson ist beendet.

Dampfergenossenschaft Deutscher Strom- und Binnenschiffer e. G. m. b. H., Fürstenberg a. Oder. Das Geschäftsjahr 1914 schloss mit 18 139 M Verlust ab, die dem Verlustkonto der Genossen belastet wurden. Die Aktiva stehen mit 1 088 386 M zu Buche, darunter die Dampfer mit 876 352 M. Die Zahl der Genossen beträgt 1148 (1156), das Geschäftsguthaben 365 738 (357 034) M, die Haftsumme 380 600 (370 700) M.

Die Victoria, Transportgeschäft selbstfahrender Schiffer, e. G. m. b. H. zu Breslau zahlte für 1914 aus 11 655 M Reingewinn 10 454 M Dividende auf 726 eingezahlte Anteile à M 14,40.

Adolf Bleichert & Co., Leipzig. Die Prokura von R. Pfaffenbach, G. E. Lehmann und W. O. V. Wieprecht ist erloschen.

Breslauer Sand- und Kiesbaggerei G. m. b. H., Breslau. Für Josef Jonas ist Oskar Vogt als Geschäftsführer bestellt.

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden. Das Vorstandsmitglied Paul Julius Ließke ist gestorben.

Wesermühlen-A.-G., Hameln. Das am 30. Juni 1914 beendete Geschäftsjahr erbrachte 60 334 M Gewinn, um die sich der Verlustsaldo auf 520 680 M ermäßigt. Der Schiffspark steht mit 419 752 M, die Beteiligung an der Weserumschlagstelle Münden mit 6000 (12 800) M zu Buche.

A.-G. Reederei Juist, Norden. Für 1914 verblieb ein Gewinnsaldo von 19 656 M, aus dem auf 300 000 M Aktienkapital 5 % Dividende gezahlt wurden.

Schleppschiffahrt auf dem Neckar, Heilbronn. Das Geschäftsjahr 1914 erbrachte einen Reingewinn von 105 954 M, aus dem auf 1 200 000 M Aktienkapital 6 % Dividende gezahlt wurden.

Reederei der Saaleschiffer A.-G., Halle. Christian Peters ist aus dem Vorstande ausgeschieden.

Fried. Krupp A.-G., Essen. Direktor Friedrich Dorfs in Bliersheim ist zum stellvertretenden Vorstandsmitgliede bestellt.

an Bergrat Rudolf Windmöller in Hordel und an Bergingenieur Richard Förster in Essen ist Prokura erteilt.

Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G., Bochum. Hugo Bosse ist aus dem Vorstande ausgeschieden.

Fried. Krupp A. G. Germaniawerft, Kiel. Dem Ingenieur Ernst Zetzmann in Kiel ist für die Zweigniederlassung Prokura erteilt.

Werftbetriebsgesellschaft m. b. H., Tönning. Die Vollmacht des Geschäftsführers Emil Reinhold Berger ist beendet.

Stettiner Schleppdampfer-Genossenschaft e. G. m. b. H., Stettin. Das Statut ist durch Erweiterung des Erwerbes der Mitgliedschaft ergänzt.

Maschinenbau-A.-G. vorm. Ph. Swiderski, Leipzig. Das am 30. September 1914 beendete Geschäftsjahr weist einen Verlust von 322 912 M auf, durch den sich der Gesamtverlust auf 434 809 Mark erhöhte.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf dem Würmsee, München. Das Geschäftsjahr 1914 schloß mit 29 652 M Gewinnsaldo, die Dividende betrug 24,50 M pro Aktie und M 7,— pro Prioritätsobligation. Die Gesellschaft, deren Betrieb bekanntlich ab 1. Januar 1915 vom bayerischen Staate übernommen wurde, ist nunmehr mit dem 17. Februar in Liquidation getreten.

Berlin-Fürstenberger Schleppvereinigung e. G. m. b. H., Fürstenberg a. Oder. Für 1914 ergab sich ein Reingewinn von 6586 M. Die Zahl der Genossen beläuft sich auf 68 (67) mit 20 757 M Guthaben und 17 700 M Haftsumme.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verpflichtung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

XXII. Jahrgang 1915
Heft 7/8
April

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140*, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Bericht über die Verhandlungen des Großen Ausschusses

vom 24. März 1915.

Die Sitzung, die, wie üblich, im Gebäude der Handelskammer zu Berlin stattfand, wurde um 7 Uhr abends durch den Vorsitzenden, Geheimen Regierungsrat, Professor Flamm eröffnet, indem dieser die Erschienenen und unter diesen besonders den Vertreter des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten, Herrn Geheimen Oberbaurat Reisse, den Vertreter des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe, Herrn Geheimen Regierungsrat Gerbaulet, und den Vertreter des Herrn Kriegsministers, Herrn Rittmeister Voigt, begrüßte.

Unter Punkt 1 der Tagesordnung „Geschäftliches" war von einem Schreiben des Schiffahrt-Vereins für den Dortmund-Ems-Kanal vom 16. März Kenntnis zu geben, das wie folgt lautet:

„Wie durch den Unterzeichneten bereits in der letzten Hauptversammlung des Zentralvereins zur Sprache gebracht wurde, ist es für die Schiffer sehr schwierig, sich während der Fahrt mit Brot zu versorgen; besonders trifft dies für die Schiffer des Dortmund-Ems-Kanal zu, deren Kähne in der Hauptsache in Dortmund oder Emden beheimatet sind. Da schon eine Fahrt von Dortmund nach Emden und umgekehrt bis eine Woche dauert, die Rückkehr zu dem Heimatshafen sich aber wochenlang hinziehen kann, so können sich die Schiffsbesatzungen in ihren Heimatshäfen oder am Ausgang auch in den Endhäfen allein nicht mit Brot versorgen, sondern sind gezwungen, auch unterwegs Brot einzukaufen. Da die Brotkarten aber nur für den Ort oder Bezirk Gültigkeit haben, für den sie ausgestellt sind, ist dies nicht möglich. Auf diese Weise kommen die Leute in die sehr unangenehme Lage, überhaupt kein Brot zu erhalten.

Unsere letzte Hauptversammlung hat sich mit dieser Angelegenheit ebenfalls beschäftigt und kam zu dem Beschluß, den verehrlichen Zentralverein ergebenst zu bitten, beim Herrn Reichskanzler gütigst beantragen zu wollen, daß die Brotscheine für sämtliche Ortschaften Deutschlands Gültigkeit bekommen, soweit sie an Wasserstraßen liegen.

Für eine Befürwortung dieser unserer Bitte sprechen wir dem Zentralverein im voraus unseren ergebenen Dank aus.

Mit vorzüglicher Hochachtung
Schiffahrt-Verein für den Dortmund-Ems-Kanal.
Der Vorsitzende: (gez.) Schilling, Reedereidirektor.

In der der Ausschußsitzung vorangegangenen Vorstandssitzung war schon beschlossen, diese Angelegenheit dem Reichsamt des Innern zu unterbreiten. (Inzwischen haben daraufhin bereits im Reichsamt des Innern Besprechungen stattgefunden, die eine befriedigende Regelung der Angelegenheit erwarten lassen. Die Schriftleitung.)

Des ferneren teilte der stellvertretende Geschäftsführer, Herr Generalsekretär Wolff, mit, daß der Zentral-Verein bei der Bismarckfeier am 1. April durch eine Abordnung vertreten sein und am Denkmal des Fürsten Bismarck einen Kranz niederlegen werde. Ferner wird über die Bewilligung einer Unterstützung von 600 Mark für notleidende ostpreußische Schiffer berichtet.

Punkt 2: Vorstandswahlen.

Turnusgemäß hatten auszuscheiden die Herren:
Flamm, Geheimer Regierungsrat, Professor, Nikolassee, Vorsitzender,
Kamp, Kommerzienrat, Grunewald, 2., stellvertretender Vorsitzender,
Gothein, Bergrat, M. d. R., Breslau,
de Thierry, Geheimer Baurat, Professor, Halensee,
Hammerschmidt, Dr., Landeshauptmann, Münster,
Meyer, F. W., Senator, Hameln,
Endemann, Dr., Bankdirektor, Hannover.

Von diesen mußte satzungsgemäß für die Herren Geheimer Regierungsrat, Professor Flamm und Kommerzienrat Kamp eine Zettelwahl vorgenommen werden. Für diesen Wahlakt übernahm den Vorsitz der Schatzmeister des Zentral-Vereins, Herr Handelsrichter Hugo Heilmann. Als Ergebnis wurde durch die Herren Fabrikbesitzer Harkort und Dispacheur Huth als Stimmzähler festgestellt, daß Herr Geheimer Regierungsrat, Professor Flamm zum ersten Vorsitzenden und Herr

Kommerzienrat Kamp zum zweiten, stellvertretenden Vorsitzenden mit allen abgegebenen Stimmen wiedergewählt waren. Die Herren Bergrat Gothein, Geheimer Baurat, Professor de Thierry, Landeshauptmann Dr. Hammerschmidt, Senator F. W. Meyer und Bankdirektor Dr. Endemann wurden zu Beisitzern durch Zuruf wiedergewählt. Die Wahlperiode der bislang genannten Herren läuft bis zu der auf die Hauptversammlung des Jahres 1918 folgenden Ausschußsitzung.

Sodann waren Ersatzwahlen vorzunehmen, und zwar wurden gewählt: 1. für den verstorbenen Herrn Geheimen Kommerzienrat Dr.-Ing. h. c. Gotthard Sachsenberg-Roßlau Herr Kommerzienrat Georg Sachsenberg-Roßlau für den Rest der bis 1916 dauernden Wahlperiode des Verstorbenen; 2. für den gleichfalls verstorbenen Herrn Friedrich Rothenbücher-Berlin Herr Schiffsreeder Richard Brandenburg-Berlin NW 40, Kronprinzenufer 8, für den Rest der Wahlperiode des Verstorbenen bis 1917.

Neugewählt wurde Herr Professor, Justizrat Alexander-Katz, Berlin W, Wilhelmstraße 52, für die Dauer der satzungsgemäßen Wahlperiode bis 1918.

Die Gewählten haben sich sämtlich mit der Annahme der Wahl einverstanden erklärt, mit Ausnahme des zurzeit im Felde stehenden Herrn Bankdirektor Dr. Endemann-Hannover, dessen Erklärung noch aussteht.

Punkt 3: Vortrag des Herrn Fabrikbesitzer Bahr-Landsberg über den „Ostkanal“:

Berichterstatter Fabrikbesitzer Max Bahr, Landsberg a. W.: Meine Herren! Der Ostkanal wird ja mit Recht in diesem Augenblick ein noch größeres Interesse als schon früher in Anspruch nehmen, wo wir alle unter dem Eindruck der schweren Schläge und der entsetzlichen Verwüstungen stehen, die ein Teil Ostpreußens in diesem unheilvollen Kriege erlitten hat, und wo wir alle doch mehr oder weniger überzeugt sind, daß es die Pflicht des Staates und des Reiches sein wird, durch tatkräftige Förderung alles dessen, was Ostpreußen vorwärtsbringen kann, das mögliche zu tun, um diese schweren Schläge überwinden und vergessen zu machen. Ich brauche in diesem Kreise ja kaum besonders darauf hinzuweisen, von wie großer Bedeutung es für die Entwicklung eines jeden Bezirkes ist, wenn er das Glück hat, einen Wasserweg zu besitzen. Und wenn bei dem einen oder dem anderen der Herren — dabei denke ich hauptsächlich an diejenigen, die den Wasserwegen bisher mit weniger Begeisterung gegenüberstanden — noch Zweifel hinsichtlich der Bedeutung und der Wichtigkeit solcher Wasserwege obwalteten, so sind diese Zweifel jetzt sicherlich völlig behoben für jeden, der sich der glänzenden Zahlen erinnert, die unser allverehrter Herr Geheimrat Sympher vor etwa zwei Jahren über die Entwicklung der Wasserwege im Vergleich mit den Eisenbahnen gegeben hat. Wenn auch einem großen Teile der Herren diese Zahlen bekannt sein werden, so möchte ich doch nicht unterlassen, ganz kurz einige derselben hier anzuführen.

Herr Geheimrat Sympher vergleicht die Entwicklung des Verkehrs auf Bahn und Wasser zwischen 1875 und 1910. Ich nenne nur die wichtigsten Zahlen, um Sie nicht unnötig aufzuhalten. In dieser Zeit ist die Verkehrsleistung der Wasserwege, ausgedrückt in Tonnenkilometern — das ist ja die Zahl, mit der wir rechnen — von 2900 Millionen Tonnenkilometer auf 19 000 Millionen Tonnenkilometer um 550 % und die Gesamtleistung der Bahnen von 10 900 auf 56 300 Millionen Tonnenkilometer, d. h. um etwa 410 %, gestiegen. Wir sehen also, daß die Steigerung bei den Wasserwegen der Prozentzahl nach schon größer ist. Wenn wir nun aber, wie sich das gebührt, die Verhältnisse auf das Kilometer der zur Verfügung stehenden Wege übertragen, so ergibt sich ein noch günstigeres Bild; denn dieses Kilometer ist natürlich bei den Eisenbahnen sehr viel größer als bei den Wasserwegen. Es stehen uns etwa 10 000 km Wasserwege gegen 58 000 km Eisenbahnen zur Verfügung, nach der Statistik des Jahres 1910. Hier ist die Verkehrsleistung pro Kilometer auf den Wasserwegen von 290 000 auf 1 900 000 t, d. h. wiederum um 550 % gestiegen, bei den Eisenbahnen, deren Kilometerlänge in dieser Zeit ganz gewaltig zugenommen hat, aber von 410 000 auf 960 000 t, d. h. nur um 130 % pro Kilometer. Wir wollen diese Zahlen aber nicht falsch deuten. Denn daß die Zahl bei den Eisenbahnen pro Kilometer weniger stark zugenommen hat als bei den Wasserwegen, beruht zweifellos auf einem großen Verdienst der Eisenbahn. Wenn die Eisenbahn sich darauf beschränkt hätte, bloß die guten, starken Verkehr bringenden Strecken auszubauen, dann hätte sie natürlich auch eine sehr viel höhere Kilometerleistung aufzuweisen. Aber da sie so unendlich viele kleine Bahnen ausgebaut und damit ihre Kilometerlänge natürlich ganz bedeutend erhöht hat, ist die Verkehrszahl pro Kilometer jetzt zurückgeblieben. Immerhin ist das Verhältnis doch so: Während 1875 das Kilometer des Wasserweges nur etwa 65 % des Kilometers Bahnweges leistet, beträgt die Leistung gegenwärtig 200 %; das Wasser ist heute pro Kilometer auf die doppelte Zahl der Eisenbahn gestiegen.

Dabei will ich gleich erwähnen, in wie bedauerlicher Weise der Osten an dieser glänzenden Entwicklung nicht teilgenommen hat. Während der Rhein in seinem Verkehr um 900 % gestiegen ist, die Elbe um 800, die Oder um 1300 — sie hat weitaus die glänzendste Zahl aufzuweisen —, die Weser um 850 %, hat die Weichsel im Verkehr nur um 6 % zugenommen (Hört! hört!), die Memel um 65, der Pregel um 350 % ; die Passarge, die allerdings sehr unbedeutend ist, hat sogar abgenommen. Wenn wir diese vier östlichen Flüsse zusammenziehen, so haben wir eine Steigerung von nur 41 % gegenüber durchschnittlich 800 bis 900 % auf den westlichen Wasserstraßen. Und wenn Sie sich einmal die hier ausgehängte Karte ansehen, die aus dem Jahre 1899 stammt — es ist ein Symphersches Bild, das hier nur vergrößert ist; die Kreise bezeichnen den Verkehr —, so finden Sie hier auf der östlichen Seite die kleinen Kreise. Aufgenommen sind nur Orte, die mindestens 500 000 t Gesamtverkehr haben; Sie sehen, es sind ja eigentlich nur Danzig und Königsberg, dann haben Bromberg und Posen noch ein bißchen größeren Verkehr, und alles andere ist kahl. Dagegen haben wir hier in dem riesigen Industriebezirk natürlich die bei weitem größten Zahlen. Auch die drüben aufgehängte Karte zeigt dasselbe Bild. Das blaue Band stellt hier den Verkehr von 1875 dar, blau und rot zusammen den Verkehr von 1910. Hier sehen Sie die gewaltige Zunahme bei der Oder; aber die große Netzestraße, die ja immer noch die wichtigste ist, hat dieses kleine, schmale rote Bändchen, also eine ganz geringfügige Zunahme. Die Weichsel hat so gut wie gar keine Zunahme; denn die 6 % lassen sich ja kaum darstellen. Hier der Pregel, der nach Königsberg hin ebenfalls eine sehr respektable Verkehrssteigerung aufzuweisen hat. — Diese Dinge zeigen uns einmal die große Bedeutung des Wasserweges, das andere Mal, wie nötig es ist, dahin zu wirken, daß auch der Osten an dieser glänzenden Entwicklung teilnehmen kann.

Nun möchte ich Sie aber bitten, die Sache auch einmal von einem anderen Gesichtspunkt anzusehen als von dem rein wirtschaftlichen Verkehrsgesichtspunkt aus: von einem Gesichtspunkte, der mich, als ich das Thema vor etwa 2½ Jahren in Allenstein behandelte, veranlaßte zu sagen, daß der Bau des Ostkanals eine zwingende Forderung des Staatswohls für Preußen sowohl wie für das Deutsche Reich ist. Meine Herren, wenn irgend jemand gegenüber der Frage der Bevölkerung und der Wehrfähigkeit — eins bedingt ja das andere — bisher vielleicht noch etwas gleichgültiger sein konnte, so wird ihm heute wohl mit erschreckender Deutlichkeit klar geworden sein, daß an unserer Bevölkerungskraft und unserer Wehrfähigkeit das Schicksal unseres Vaterlandes und unseres Volkes hängt. Und wenn wir uns einmal nach diesem Gesichtspunkt die Verhältnisse in unserem Vaterlande vergegenwärtigen, dann steht der Osten in diesem Punkte verhältnismäßig glänzend da, während ein großer Teil unseres Vaterlandes, der wirtschaftlich sonst in allererster Linie steht, in dieser Hinsicht bedauerlich weit zurückbleibt. Die Soldatengestellung liegt nämlich in Ostpreußen 30 % über dem Durchschnitt: im Verhältnis zu seiner Bevölkerungszahl bringt es nicht nur 1 % Rekruten zur Einstellung, sondern 1,3 %, während Berlin und Hamburg nur 0,5 % zur Einstellung bringen. Ostpreußen leistet also nach dieser Richtung hin für das Vaterland und für seine Sicherheit unendlich viel. Um so schmerzlicher ist zu bedauern, daß seine Bevölkerung — und hier nehme ich Ost- und Westpreußen zusammen — zwar nicht in absoluter Zahl zurückgegangen ist, aber doch in bezug auf die Bevölkerungszunahme im Verhältnis zu dem übrigen Reich ganz gewaltig zurückbleibt. Die Bevölkerung in Ostpreußen ist von 1871 bis 1910 nur von 1,82 auf 2,06 Millionen gestiegen, in Westpreußen von 1,31 auf 1,70 Millionen. Das macht für Ostpreußen 12 %, für Westpreußen 30 % aus, während die Bevölkerung im ganzen Deutschen Reiche in derselben Zeit von 41 auf 65 Millionen angewachsen ist — heute sind es ja schon wieder einige Millionen mehr —, d. h. um 60 %. Und was noch viel bedenklicher als die absolute Zahl und die niedrige Prozentzahl ist, das ist der Umstand, daß die Steigerung, wie überall, so auch im Osten, zu einem sehr erheblichen Teile, vielleicht sogar mit ihrer ganzen Zahl, auf die großen und mittleren Städte entfällt, während das Land wahrscheinlich in der gesamten Fläche gar nicht oder nur minimal zugenommen, in einer ganzen Reihe von Kreisen aber direkt, und zwar mit einer erschreckenden Zahl abgenommen hat. So hat z. B. der Kreis Preußisch-Holland um 15,5 % abgenommen, Darkehmen um 13,6, Angerburg um 15,5, Rosenberg um 15,3, Insterburg um 11,6 % usw.

Ja, meine Herren, das sind Zahlen, die schwer zu denken geben. Gegenüber dem Stande von 1875 ist die Bevölkerung dieser Kreise, in der ja doch auch die Städte — allerdings meistens kleinere Städte — mit enthalten sind, zurückgegangen, obwohl die Geburtenzahl, wie sich das aus der Rekrutenzahl ergibt, eine wesentlich höhere ist als im Durchschnitt des ganzen Deutschen Reiches. Ich will nur eine Zahl anführen, die durch eine peinlich eingehende Arbeit des Professors Sering ermittelt worden ist. Sering hat mit Hilfe seiner Schüler und Mitarbeiter für jeden einzelnen Kreis ganz genau festgestellt, wieviel Menschen dort während der ganzen 35 Jahre geboren und wieviel gestorben sind, wieviel also in dem Kreise vorhanden sein müßten, wenn sie alle dageblieben wären. Da finden wir nun, daß die Landbezirke Ostpreußens 100 % ihres Zuwachses, 0,7 Millionen, verloren haben, die Westpreußens 0,5 Millionen. Ja, meine Herren, ein Verlust von 700 000 Menschen repräsentiert, in Geld ausgedrückt, ein

Kapital von etwa 3½ Milliarden Mark. Einen Menschen zu erziehen, kostet eine Menge Geld. Der langjährige Leiter unserer Reichsstatistik, Geheimer Oberregierungsrat Ernst Engel, hat sich einmal vor etwa 30 Jahren die Mühe gemacht, festzustellen, was wohl der erwachsene Mensch an Kapitalaufwand verursacht hat, und da kam er für einen Mann, der die Volksschule besucht hat, auf vielleicht 3000 M, für einen Angehörigen des mittleren Bildungsstandes auf 10 000, des höheren Bildungsstandes auf 20 000 M. Das galt für 1883. Wenn wir das nun zusammenwerfen und den Durchschnitt nehmen, dann kommen wir für damals auf ungefähr 5600 M. Nehmen wir weiter an, daß soundso viele Kinder sind und nicht so hohe Kosten verursachen, andere aber entsprechend mehr, dann konnten wir für damals vielleicht rechnen, daß der Durchschnitt der Bevölkerung einen Kapitalaufwand von 4000 M erfordert hatte. Nun, wenn es damals 4000 M waren, dann wird es heute erheblich mehr sein, so daß wir ohne weiteres sagen können: Die 65 Millionen unserer Bevölkerung repräsentieren einen Kapitalaufwand von mindestens 325 bis 350 Milliarden Mark. (Zuruf: Das ist viel zu wenig!)

Ein solcher Verlust Ostpreußens um 700 000 und Westpreußens um 500 000 Köpfe wiegt natürlich außerordentlich schwer. Es ist ja nicht das Geld direkt mit ihnen ausgewandert, aber es ist etwas ausgewandert, was viel wertvoller ist: ihre Arbeitskraft und Arbeitsleistung. Wenn die Bevölkerung, die seit 1875 in Ost- und Westpreußen geboren wurde, dort geblieben wäre, so hätten diese beiden Bezirke 1¼ Million Menschen mehr, d. h. etwa 33 bis 40 % mehr, als sie gegenwärtig haben, und die beiden Provinzen würden gar nicht nötig haben, sich den Kopf zu zerbrechen, wo sie mit ihrem Getreide bleiben sollen, das sie jetzt nicht aufessen können, und das mit den vielbestrittenen Einfuhrscheinen nach Rußland, Dänemark und sonstwohin weggeschickt wird. Sie würden es im Lande selbst verzehren können, wenn die 1¼ Million Menschen dageblieben wären. Jedenfalls ist das doch eine Entwicklung, die uns mit ernster Sorge erfüllen muß.

Meiner Ansicht nach ist die Frage der Bevölkerung die wichtigste, mit der wir uns gegenwärtig und in den nächsten Jahrzehnten zu beschäftigen haben werden. Unsere Geburtenziffer ist in den letzten 10 bis 15 Jahren in einer so erschreckenden Weise zurückgegangen, daß, wenn wir so fortfahren, wir in 50 Jahren sicherlich auf demselben Standpunkt angelangt sein werden, auf dem sich Frankreich heute befindet. Und was das zu bedeuten hat, meine Herren, das wird uns jetzt an jedem Tage immer klarer. Denn es sind ja diese ungeheuren Menschenmassen, durch die Rußland für uns dieser fürchterliche Gegner geworden ist. Könnte Rußland nicht fortgesetzt Tausende und Hunderttausende hinopfern, ohne befürchten zu müssen, seine Kräfte schnell zu erschöpfen, dann wäre der Krieg ja längst erledigt. Rußland hat heute eine Geburtenziffer von 3¼ Millionen jährlich. Wir haben bisher noch 1,96 Millionen; es wird aber immer weniger. Und wenn Rußland, anstatt in dieser unsinnigen Weise seine Bevölkerung hinzuopfern, seine ganze Kraft darauf werfen wollte, seine Bevölkerung gesund zu machen und zu erhalten, sie tüchtig und leistungsfähig zu machen, dann würde Europa in 50 Jahren überhaupt zu den Füßen Rußlands liegen müssen. Jedenfalls haben wir alle Veranlassung, darauf hinzuwirken, daß wir von dem verhängnisvollen Wege umkehren, auf dem wir uns befinden, und alles mögliche tun, um diese Gegenden in denen noch ein starker und auch tüchtiger Bevölkerungszuwachs vorhanden ist, zu stärken und dafür zu sorgen, daß dort die Bevölkerung wächst und nicht in die Bezirke gezogen wird, die ja infolge ihres intensiveren wirtschaftlichen Lebens große Kapitalien schaffen, aber auch in der großen Wirtschaftsmühle, die dort geht, viele Menschen zermahlen.

Also für Ostpreußen, überhaupt für den Osten, muß das möglichste geschehen, um ihm seine Bevölkerung zu erhalten und zum Blühen zu bringen. Was ist nun der Grund, daß die Bevölkerung nicht dort geblieben ist? Da möchte ich Sie bitten, einmal einen Blick auf die dort aushängende Karte zu werfen. Sie wissen ja alle, dieser lang hinausgestreckte Bezirk (Ostpreußen) hat mit gewaltigen Hindernissen zu kämpfen, wenn er die Ergebnisse seiner Tätigkeit, seiner wirtschaftlichen Arbeit auf einen konsumfähigen, gute Preise zahlenden Markt bringen will; das hilft nun einmal nichts, das ist nicht zu ändern. Ehe aus dem dünn bevölkerten Ostpreußen die Güter, die dort erzeugt werden können, zu der stärkeren Bevölkerung Berlins usw. kommen, haben sie gewaltige Wege zurückzulegen, die zu einem sehr großen Teile doch nur mit der Eisenbahn zurückgelegt werden können. Selbstverständlich kann ein Teil auch auf dem Wege über die See Berlin verhältnismäßig günstig erreichen; denn die See ist immer der billigste Transportweg, und Berlin hat ja seinen prachtvollen Großschiffahrtsweg. Aber die mittleren Teile und ebenso nachher die weiter gelegenen inneren Bezirke, die nicht so günstig von der See aus erreichbar sind, sind für Ostpreußen kaum vorhanden.

Ich möchte hier ein Wort wiederholen, das ja schon ein bißchen abgenutzt ist: Für das Wirtschaftsleben kommt es nicht auf das Kilometer der Entfernung an, sondern auf den Frachtsatz, der bei der Zurücklegung einer bestimmten Strecke gezahlt werden muß. Denn ob eine Ware einmal 24 oder 48 Stunden länger unterwegs ist, das macht so viel nicht aus, wenn sie dafür zu dem halben oder dem dritten Teile des Frachtgeldes ihren Bestimmungsort erreichen kann. Ich gehe aus von einer 10 000-kg-Ladung. Meine Herren, ich will Sie nicht mit den Details behelligen; denjenigen, die sich dafür interessieren, steht das kleine Buch hier zur Verfügung, das Bureau wird ja Bestellungen darauf entgegennehmen, und ich werde sie gern ausführen.

Also für den Bezirk Allenstein steht bei 1 M Fracht für die Eisenbahn nur dieser kleine Kreis zur Verfügung; denn nach Rußland kommen wir nicht hinein, und in der Ostsee wohnen ja auch keine Menschen. Hier bei Cassel haben Sie den vollen Kreis. Bei 1,50 M Fracht wird das Verhältnis noch viel ungünstiger; da kommt nur dieser kleine Zipfel hinzu, bei Cassel haben Sie hier den großen Kreis. Dann 2 M: da drüben wächst überhaupt nichts zu, während Sie bei Cassel wieder diesen großen Kreis finden. Das Verhältnis ist so, daß für 1 M Fracht auf Allenstein entfallen etwa 1 Million Köpfe, auf Cassel 2,3 Millionen; bei 1,50 M Fracht auf Allenstein 1,8 Millionen, auf Cassel 5,7 Millionen und bei 2 M auf Allenstein 3,5 und auf Cassel 12 Millionen. Das ist die Einzelfracht, die Stückfracht. Bei 10 000-kg-Ladungen, die doch immer nur den kleineren Teil bilden — denn bei weniger entwickelten Großbetrieben, bei kleineren Betrieben kann ja immer nur ein geringer Teil in 10 000 kg verladen werden — sind die Zahlen folgende: bei 1 M 2,0 und 8,0 Millionen, bei 1,50 M 4,3 und 21 Millionen und bei 2 M 7,4 und 35 Millionen Köpfe.

Und nun, meine Herren, was ja auch sehr mitspricht — das wissen wir, die wir im Geschäftsleben stehen, ja am allerbesten: der Kopf ist nicht bloß Kopf im Wirtschaftsleben; der Kopf hier im Westen repräsentiert wahrscheinlich mehr als dreimal so viel Kapital wie im Osten, vielleicht sogar erheblich mehr als dreimal so viel, und das ist der zweite so wichtige Faktor im wirtschaftlichen Verkehr. Daraus ergibt sich klar, daß es fast unmöglich ist, hier vom Osten aus mit Erfolg gegen den so viel günstiger gestellten Westen in den strittigen Bezirken zu konkurrieren. Wie wäre es nun beim Wasserwege? Zu Wasser kommen Sie für 1 M Fracht **bis hierher**, und für 1,50 M kommen Sie bis nach Köln. Sie sehen mit einem Blick: wenn ein Wasserweg zur Verfügung steht, dann ist die Schwierigkeit für den Osten, zu konkurrieren, zum großen Teil beseitigt.

Es bleibt immer noch eine Fülle von ungünstigen Momenten übrig. Denn im Wirtschaftsleben ist es so wie in der Natur: Die große Masse zieht alles an sich heran, und derjenige, der bei einem unbedeutenden Wirtschaftsbezirk etwas erreichen will, hat nicht entfernt so leicht den Erfolg zu erwarten wie derjenige, der in einem großen Wirtschaftsbezirk mittendrin sitzt. Es bleibt also immer für den Osten schwer zu kämpfen, um einen Erfolg zu erreichen. Aber wir können wenigstens sagen: die Möglichkeit ist ihm gegeben. Jetzt ist es beinahe unmöglich, abgesehen von Ausnahmefällen, die ja bekanntlich immer nur die Regel bestätigen.

Ich habe hierbei häufig auf unseren eigenen Betrieb exemplifiziert, eine Jutespinnerei. Wir sind jetzt etwa 11 Jahre im Betrieb und bewegen eine ganze Menge von Waren. Es wäre uns völlig unmöglich gewesen, ein solches Werk in dem östlichen Teile Deutschlands zu errichten — wenn wir auch nicht allzuweit von Berlin liegen, so sind wir doch immerhin östlich —, wenn uns der Wasserweg nicht zur Verfügung gestanden hätte. Eine Tonne Jute von Hamburg zu Wasser nach Landsberg zu schaffen kostet 5 M; auf der Bahn kostet sie 16 M, ein Waggon kostet also 160 M! Eine Tonne fertiggestellte Fabrikate von Landsberg nach Hamburg zu bringen, kostet zu Wasser wieder etwa 5,60 M, per Bahn kostet das 26 M. Da liegt auf einem Waggon, einer 10-Tonnen-Ladung, eine Differenz von 200 M. Die Sache hat, als unser Werk noch kleiner war, wenn wir angewiesen gewesen wären, alles per Bahn zu beziehen und zu versenden, eine Frachtdifferenz von mindestens 200 000 M dargestellt. Heute geht diese Frachtdifferenz weit über 300 000 M hinaus, und Sie können sich wohl selbst sagen, daß es kaum möglich wäre, bei einer derartigen Differenz gegen günstiger gelegene Konkurrenzfabriken anzukämpfen. Der Osten kann uns unseren Absatz nicht bieten. Dazu ist der Verbrauch zu klein; wir können höchstens bis 33 % unserer Erzeugung im Osten absetzen; zwei Drittel und mehr müssen wir in den größeren Konsumbezirken des Westens abzusetzen suchen, und es wäre, wie gesagt, vollständig ausgeschlossen, ein solches Werk in Landsberg an der Warthe zu schaffen, wenn uns der Wasserweg nicht zur Verfügung gestanden hätte.

Wenn Sie das nun auf den so viel ungünstiger liegenden Osten übertragen, dann ist es klar, daß eigentlich eine industrielle Anlage größeren Maßstabes im Osten mehr oder weniger unmöglich ist. Und damit ergibt sich von selbst, daß die Leute, die nun im Osten wohnten, denen es ja keineswegs an Tüchtigkeit, Arbeitsfähigkeit und Intelligenz fehlte, es vorziehen mußten, Gebiete aufzusuchen, die ihnen besseren Lohn für ihre Arbeit boten, als der Osten das zu tun vermochte. Deshalb werden wir uns kaum wundern dürfen, daß der Osten seinen jungen Nachwuchs in dieser erschreckenden Weise nach dem Westen abgegeben hat. Früher war es ja günstiger, da war Rußland das große und auch wirtschaftlich dankbare Hinterland des Ostens. (Zuruf: Kommt wieder!) Das ist seit 40 oder seit 35 Jahren vorbei. (Erneuter Zuruf: Kommt wieder!) Und wenn hier auch die Hoffnung ausgesprochen wird, der ich mich gern anschließe (Heiterkeit), daß das wiederkommt, so wird es doch nur zu einem kleinen Teile geschehen. Meine Herren, ich hoffe, diese unheilvolle Grenzlinie wird verschwinden. (Zustimmung.) Aber das große Rußland wird uns doch wahrscheinlich auch später verschlossen werden; denn ich fürchte, die Nachwirkungen dieses Krieges werden mit dem Friedensschluß nicht aufhören. Es hat sich doch eine Fülle von Haß und Erbitterung gezeigt, und zwar in

einer Weise, die uns, die wir uns mit der Hoffnung schmeichelten, der Fortschritt der Kultur und der Humanität würde die Menschheit vor derartigen entsetzlichen Massenschlächtereien bewahren — es hat sich doch eine Gesinnung gezeigt, die uns auf das schmerzlichste enttäuscht hat, und ich fürchte, wir dürfen uns nicht in die Illusion wiegen, daß dieser Haß in zehn Jahren verschwunden oder so gemildert sein wird, daß wir wieder in einigermaßen normaler Weise mit unseren jetzigen Gegnern in Verkehr treten könnten. Ich fürchte, wir müssen uns darauf einrichten, soviel wie möglich auf unseren eigenen Füßen zu stehen (Sehr richtig!) und das Auslandsgeschäft, das wir ja nicht entbehren können, hoffentlich auch nicht zu entbehren brauchen, wenigstens nicht so zu dem ausschlaggebenden Faktor unseres ganzen Wirtschaftslebens werden zu lassen, als es bisher hier und da schon der Fall war. (Sehr richtig!)

Meine Herren, wenn wir uns nun diese Entwicklung und diese Erscheinungen vergegenwärtigen, so kommen wir zu der Frage: Soll also und muß nun also auch der Osten durch einen Wasserweg, durch Schaffung eines neuen Wasserweges in eine günstigere Verbindung mit dem Westen gebracht werden? Von vornherein müssen wir uns darüber klar sein, daß wir dieses Bedürfnis nicht für den gesamten Osten behaupten dürfen. Die Seeküste und die Seestädte haben ja zweifellos — denn der Seeweg bleibt auch gegenüber dem Binnenschiffahrtsweg immer noch der billigste — diesen Weg. Aber namentlich der südlichere Teil Ostpreußens hat ihn nicht; ihm fehlt für seine überwiegend ländlichen oder Landeserzeugnisse, Getreide und Holz, dieser billige Weg, und wir dürfen wohl — wenigstens ich für meine Person spreche das unumwunden aus — es für ausgeschlossen halten, daß das ganze Ostpreußen zu einer blühenden wirtschaftlichen Entwicklung kommen kann, wenn ihm nicht dieser Weg durch die Herstellung des Anschlusses von Masuren zur Weichsel gegeben wird. Es war mir sehr interessant, als mir Herr Geheimrat Sympher gelegentlich sagte, wie wir über dieses Thema sprachen: „Wissen Sie, ich habe schon vor vielleicht 40 Jahren einmal nach meinen Ideen ein Kanalnetz für Deutschland entworfen, wie es sein sollte und sein müßte; da war der Ostkanal auch schon drin". Es war mir natürlich höchst erfreulich, dies zu hören, daß gerade der Mann, der ja auf dem Gebiete des Wasserverkehrs sicherlich zu unseren kompetentesten Beurteilern gehört, schon so früh diese Notwendigkeit erkannt hat. Und, meine Herren, wenn wir uns einmal vergegenwärtigen, wie sich die ganze Kulturentwicklung der Menschheit vollzogen hat, wie sie das Wort des alten griechischen Weisen bestätigt hat: ἄριστον μὲν ὕδωρ — das Wasser ist das Beste —, dann stehe ich nicht an zu sagen: Die Versäumnisse, die wir uns in bezug auf die Entwicklung unserer Wasserwege haben zuschulden kommen lassen, sind höchst bedauerlich. (Sehr richtig!)

Wir wissen ja alle, daß nicht bloß alle großen Städte am Wasser liegen; es gibt kaum eine große Stadt, die nicht am Wasser liegt. Ebenso hat sich der große Verkehr von Volk zu Volk auch immer auf dem Wasser vollzogen. Alle die großen, führenden Herrscher, ob sie in Aegypten saßen oder in Berlin, haben stets erkannt, von wie großer Bedeutung das Wasser ist, und haben das Ihrige getan, um in ihrem Lande das Wasser für den Verkehr nutzbar zu machen. Ich darf nur den Großen Kurfürsten, nur Friedrich den Großen nennen: Friedrich der Große hätte den Bromberger Kanal wahrscheinlich nicht gebaut und den Netzeweg nicht ausgebaut, wenn ihm nicht völlig klar gewesen wäre, von wie großer Bedeutung ein solcher Wasserweg für die Aneinanderschließung seines Staatsganzen ist. Und die Franzosen sind wohlberaten gewesen, als sie in der Mitte und der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts ihre Wasserwege in der Weise ausbauten, wie wir es jetzt noch sehen, wie sie sie z. B. auch durch Elsaß-Lothringen zogen und auf diese Weise diese Provinzen, die ihnen wohl immer noch etwas zweifelhaft waren, möglichst fest an das Wirtschaftsleben Frankreichs knüpften. Denn darüber dürfen wir uns doch keine Illusionen machen: Die wirtschaftlichen Bande und die wirtschaftlichen Interessen sind außerordentlich starke Faktoren, und demjenigen, dem es schlecht geht infolge ungünstiger wirtschaftlicher Verhältnisse, dem verzeihen wir es zwar noch lange nicht, wenn er deswegen seiner Nation gegenüber gleichgültig und mißmutig wird; aber wenn wir uns nicht ganz verschließen wollen, so verstehen wir es doch, wenn er sich sagt: „Du lieber Gott, bei dem Zusammenhang mit meiner Nation muß ich Hungerpfoten saugen, und wenn ich mich mehr an meinen Nachbar anschließe, dann geht es mir gut." — Also diese Dinge sind doch von sehr großer Wichtigkeit, und auch das ist ein sehr wichtiges Moment, das wir keinen Augenblick aus dem Auge verlieren dürfen.

Nun hat sich Herr Professor Ehlers in dankenswerter Weise mit dem Problem des Ostkanals beschäftigt. Es handelte sich darum, namentlich zur Aufschließung des Südens der Provinz die masurischen Seen mit der Weichsel zu verbinden, und er hat die Lösung in der Weise gefunden, wie sie auf der drüben aufgehängten Karte — allerdings bei größerer Entfernung wohl schwer erkenntlich — angedeutet ist, daß er von Thorn aus, von der Weichsel ausgehend, zunächst einmal die ziemlich erhebliche Höhe durch verschiedene Schleusen — eine gewaltige Schachtschleuse von 30 m, wie wir sie bis jetzt noch nicht haben, ist dabei geplant — überwindet, dann möglichst alle wichtigeren und kleineren Städte mitnimmt, die ja in reichem Maße vorhandenen Seen und Wasserläufe ausnutzt, schließlich nach Westen hin Allenstein, Osterode, Deutsch-Eylau — alle diese Orte — berührt und hierauf nach Osten hin den Anschluß zum Spirdingsee sucht. Er bezeichnet sein Projekt mit Recht als einen Wirtschaftskanal, und Sie gestatten mir, in dieser Beziehung einige charakteristische Ausführungen Ihnen vorzulesen:

> Bei der überwiegenden Bedeutung, welche die Landwirtschaft in unseren östlichen Provinzen hat, ist der Kanal aus dem Gesichtspunkte zu entwerfen und zu bauen, daß er in erster Linie ihr zu dienen hat, und zwar nicht nur als Schiffahrtskanal zur billigen Beförderung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Bedürfnisse, sondern er muß auch so angelegt werden, daß er eine durchgreifende Verbesserung der für den Erfolg der Ausnutzung der Ländereien wichtigen Wasserverhältnisse bewirkt. Zu dem Behufe soll der Kanal in sein geräumiges Bett an der Kreuzung mit den vorhandenen Wasserläufen alle diejenigen Wassermengen aufnehmen, welche der Landwirtschaft schädlich sind.

— Das ist ein sehr wichtiger Punkt, und unsere Landwirte werden wohl auch beginnen, zu würdigen, daß eben ein solcher Kanal uns zu Herren über die Wasserverhältnisse dieser Gebiete macht. —

> Außer der unschädlichen Fortführung dieser Wassermengen soll der Kanal Wasser für Bewässerungszwecke stets bereithalten. Aber das den vorhandenen Wasserläufen abgenommene, für die Landwirtschaft nicht erforderliche oder gar schädliche Wasser soll nicht unbenutzt im Kanalbette zum Ablauf gelangen, sondern es soll nach Ausgleich der Abflußmenge in den zahlreichen Seen neben den Schiffsschleusen zur Gewinnung elektrischer Kraft vollständig ausgenutzt werden.

— Das ist ein Punkt, der ja von der allergrößten Bedeutung ist! —

Nach dem Voranschlage sollen durch den Ostkanal zirka 47 000 Pferdestärken gewonnen werden. Wenn wir uns vergegenwärtigen, daß die größten Anlagen, die in dieser Beziehung vorhanden sind, ungefähr 17 000 PS bringen und daß so ein Stausee bei Marklissa usw. etwa 4700 PS bringt, dann wird uns klar, was das zu bedeuten hat, wenn dieser Kanal 47 000 PS an elektrischer Kraft leisten soll. Das ist von großer Bedeutung in einem Bezirke, der ja in bezug auf die Kohlenversorgung aus Deutschland herzlich schlecht dasteht und dem ja eine billige industrielle Triebkraft auf das äußerste nötig ist.

Sie sehen, nach dieser Richtung hin liegen die Verhältnisse durchaus günstig. Nicht weniger günstig sind sie in bezug auf die Kostenfrage. Die Kosten sind vorläufig auf etwa 81 Millionen Mark berechnet. Dabei ist schon vorsichtigerweise ein Zuwachs von 20 % für die Zeit der Ausführung gegenüber der Veranlagungszeit in Rechnung gestellt worden. Aber selbst wenn diese Kosten noch höher sein sollten, so stehe ich nicht an, zu erklären: Bei der Wichtigkeit dieser Frage für den ganzen Staat und für die östlichen Provinzen darf hier die Sache nicht danach beurteilt werden, ob dabei zunächst einmal eine Million mehr oder weniger im Jahre zugelegt werden muß; denn darüber müssen wir uns allerdings klar sein, daß im Anfang nicht an eine Rentabilität zu denken ist. Aber wenn wir davon den Bau des Kanals abhängig machen wollten, dann würde er überhaupt nie gebaut werden; denn wir kommen da aus der unheimlichen Zwickmühle nicht heraus: Der Kanal kann nicht gebaut werden, weil ja der nötige Verkehr nicht vorhanden ist, und der Verkehr kann sich nicht entwickeln, wenn ihm nicht mit dem Kanal die Möglichkeit gegeben wird, seine Erzeugnisse zu einem billigen Frachtsatz in die konsumfähigeren westlichen Bezirke zu bringen. Also den Standpunkt dürfen wir unter keinen Umständen hier als maßgebend anerkennen, daß der Kanal nur gebaut werden dürfte und gebaut werden könnte, wenn er sich auch tatsächlich wenigstens bald einmal verzinst. Ich halte das für mehr oder weniger ausgeschlossen.

Nun gibt es aber doch auch noch andere Fragen und Gesichtspunkte, nach denen man diese Kapitalaufwendungen beurteilen darf und meiner Ansicht nach beurteilen muß, wenigstens in einem Staatsganzen, das, wie wir doch hoffen und überzeugt sind, Jahrhunderte des Bestehens vor sich hat. Wir wissen — Sie hier in Berlin rechnen ja überhaupt mit ganz anderen Zahlen —, welche Wertsteigerungen von vornherein durch derartige Verkehrswege geschaffen werden. Jede neue elektrische Linie läßt ja schon die Werte der berührten Grundstücke steigen, und welche Wertsteigerungen der Teltow-Kanal hier gebracht hat, das wissen Sie ja alle, das geht doch in die Tausende und Zehntausende von Mark — pro Hektar darf man ja nicht einmal sagen, denn hier wird ja immer bloß nach Quadratruten gerechnet, und selbst pro Quadratrute sind ja Wertsteigerungen von 800 und 1000 M vorgekommen. Wenn wir nun davon ausgehen, daß diese Wertsteigerung sich wahrscheinlich auch im Osten vollziehen wird, und dabei ganz bescheiden rechnen, wenn wir da rechnen, daß die nächstliegenden Ländereien um 400 M pro Hektar — das sind 55 Pf. für die Quadratrute — steigen sollen, und zwar sind das diejenigen Grundstücke, die bis 1 km vom Kanal entfernt liegen; daß ferner die Grundstücke, die im Abstande von 1—2 km liegen, um 200 M pro Hektar = 28 Pf. für die Quadratrute, und daß die Grundstücke bei 2—5 km Abstand nur um 100 M, 14 Pf. für die Quadratrute, steigen werden — wenn man das als Wertsteigerung erwartet, so ergeben sich für das Kilometer etwa 180 000 M. Da wir nun mit 585 km Wasserstraße zu rechnen haben, so macht diese Wertsteigerung schon sehr viel mehr aus als die gesamten Kosten des Kanalbaues. Also der Staat würde einen Verlust nicht haben. Der Staat als Ganzes würde 80 Millionen — oder

sagen wir meinetwegen auch 100 Millionen — Mark für bestimmte Zwecke aufgewendet haben, und die Wertsteigerung des dadurch erschlossenen Terrains würde denselben Wert repräsentieren. Aber ich gebe zu: unser preußischer Finanzminister rechnet so nicht (Heiterkeit und Zustimmung), und er darf nicht so rechnen. Das ist natürlich eine andere Frage. Ich glaube, weitsichtige Geschäftsleute, deren Riesenunternehmungen uns heute erstaunen lassen, haben sehr häufig so gerechnet, und es waren nicht die schlechtesten Rechnungen, die sie auf solcher Grundlage basierten.

Aber nun eine andere Frage: Wenn wir annehmen, die 80 Millionen sind aufgewendet und sollten verzinst werden, dann werden wir hoch gerechnet auf etwa 4 Millionen Mark Jahresverzinsung kommen. Davon dürfen wir nach meiner Ueberzeugung ohne weiteres den vierten Teil den anderen Verkehrssystemen zuweisen. Denn der Kanal ist zweifellos ein gewaltiger Zubringer für die anderen anschließenden Wasserstraßen. Es bleiben also noch 3 Millionen, die zu decken sein würden. Das würde einen Verkehr von 1⅓ Million Tonnen auf 300 km bedeuten, einen Verkehr von 400 Millionen Tonnenkilometer. Das hieße Ausfuhr und Einfuhr von etwa 670 000 t in je einer Richtung. Nun führt der Osten aus: ca. 550 000 t Brotgetreide, ca. 400 000 t Hafer und etwa 150 000—200 000 t Kartoffeln. Dazu kommt dann das Holz. Diese Zahlen würden, wenn sie den Wasserweg benutzen, schon ausreichen, um die 3 Millionen Mark Jahresverzinsung aufzubringen.

Ich kann Ihnen die Exempel nun nicht genau vorrechnen. Sie werden darauf auch vielleicht ganz gern verzichten. Der Wasserweg erspart dem Landwirt, der eine Tonne Roggen — sagen wir einmal — nach Dortmund schicken will, sicherlich 10 M. 400 000 Tonnen würden also eine Jahresersparnis oder einen Jahresgewinn für den Landwirt von 4 Millionen Mark repräsentieren. Und die preußischen Forsten, meine Herren, bringen mindestens 2 Millionen Mark Mehrertrag. Mir sagte in Allenstein der dortige Dezernent des Forstwesens, daß er seinem Herrn Minister erklärt habe, er garantiere 1 Million Mark Mehrertrag aus seinen Forsten. Also diese Einnahmen bekommt ja zum größten Teile nicht unser Herr Finanzminister, sondern die Herren Landwirte werden sie schon zum größten Teile für sich selbst behalten; aber aus den Forsten bekommt er sie ja auch. Und wenn wirklich die Eisenbahnen im Anfang etwas verlieren sollten, so ist das sicherlich nur der allererste Anfang. Meine Herren, wo ist denn — das brauche ich ja nicht in diesem Kreise zu fragen — tatsächlich der größte Verkehr? — Wo die größten Wasserstraßen sind, da ist auch der größte Eisenbahnverkehr. Das haben wir ja vor fünfviertel Jahren — oder ist es etwas länger her? — mit Entsetzen erlebt, als dort in dem großen Industriebezirk wochenlang der gesamte Eisenbahnverkehr stockte, weil die Eisenbahnen den Verkehr nicht bewältigen konnten, wo täglich 4000—5000 Wagen fehlten, die die Industrie forderte und nicht gestellt erhalten konnte, weil schließlich ja diese Entwicklung einen Stand erreicht hat, wo die Unmöglichkeit der Verkehrsbewältigung immer näher rückt.

Meine Herren, es ist doch nicht zu vergessen, daß Eisenbahnminister, wie von Thielen und Budde, schon vor acht oder zehn Jahren, glaube ich, erklärten, daß sie nur mit der größten Sorge in die Zukunft blickten, weil sie glaubten, mit der Entwicklung des Verkehrs, mit der Leistungsfähigkeit ihrer Eisenbahnen nicht Schritt halten zu können. Es ist ja sehr bedauerlich, daß diese Anschauungen nicht dauernd in unserer Verwaltung herrschend geblieben sind, sondern daß man sich in die Hoffnung gewiegt hat: wir werden es schon schaffen — bis wir dann schließlich sahen, daß das eben über die Kräfte ging. Denn wir haben, glaube ich, jetzt in dem e i n e n Rheinhafenbezirk Duisburg-Ruhrort, in den Eisen- und Kohlenbezirken, einen Umschlag von etwa 15 Millionen Tonnen — ich will mich nicht für die Zahl genau verbürgen; ich glaube aber, er geht noch erheblich darüber hinaus —, und was bedeutet das? Es sind 5000 Eisenbahnwaggons für 24 Stunden! (Die gleiche Zahl hat in der Zeit der Kalamität im Rheinland gefehlt.) In der Stunde müssen soundsoviel Eisenbahnzüge abgefertigt werden, und das geht doch in diesen Bezirken, wo nun ein Eisenbahngleis das andere kreuzt, auf die Dauer nicht so weiter. Eine Entwicklung, wie sie uns die letzten zehn Jahre gebracht haben — das können wir ja vielleicht den maßgebenden Herren als eine kleine Entschuldigung anrechnen —, haben wir uns wohl alle nicht träumen lassen; es sind ja auch die kühnsten Erwartungen übertroffen worden. Aber wenn wir in Betracht ziehen, daß ein gutes Kanalschiff einen ganzen Eisenbahnzug repräsentiert, daß also ein einziges Schiff einen Eisenbahnzug entbehrlich macht, dann müssen wir uns doch sagen: helfen kann der Wasserweg schon, wenn er nur geschaffen und benutzt wird.

Aber natürlich muß er erstens einmal bis Hannover fertig sein — was jetzt noch nicht der Fall ist —, und zweitens muß er auch bis Magdeburg weitergehen, damit er auch in die östlichen Bezirke hineinkommt (Sehr richtig!), und ehe das nicht geschehen ist, kann er auch nicht entfernt seine volle Leistungsfähigkeit entwickeln. Nach meiner Ueberzeugung ist ja auch gar nicht daran zu zweifeln, daß unser ganzer strategischer Aufmarsch sehr viel günstiger gewesen wäre, wenn wir den großen Wasserweg gehabt hätten, und wenn man sich da drüben auf der Karte den Rhein und die Elbe ansieht und sich vergegenwärtigt, welch gewaltiger Verkehr sich da abspielt, dann sieht man: da fehlt das kleine Verbindungsstück. Und wenn jemand fragen sollte, ob diese Systeme denn nicht verbunden werden müßten, dann würde man ihn, wenn er diese Frage für die Eisenbahn stellte, wahrscheinlich für hirnverbrannt halten. Etwas anderes kann man ja nicht darauf antworten als Ja. Und bei diesen großen Wassersystemen hat man sich mit erbitterter Hartnäckigkeit dagegen gesträubt, daß die Verbindung geschaffen werde! Es ist manchmal nicht zu begreifen, wie das möglich war.

Unser Wasserverkehr erspart uns jährlich mindestens 180 Millionen Mark an Frachten. Nach meiner Ueberzeugung ist die Zahl sogar noch viel zu niedrig. Wahrscheinlich kann man mit Fug und Recht sagen: er erspart uns 300 Millionen an Frachten Jahr für Jahr. Und da sollen wir einen solchen Wohltäter unseres Volkes und unseres Wirtschaftslebens nicht pflegen, sondern sollen ihm Daumschrauben und Halsbinden anlegen, damit er nur ja nicht zu kräftig und zu stark wird? Es ist ein Widersinn, und man steht starr davor; aber es passiert ja manchmal etwas in der Welt, was man nicht begreift. (Heiterkeit.) Jedenfalls, glaube ich, dürfen wir annehmen, daß die Anschauungen hierüber sich doch im Laufe der letzten Jahre geändert haben. Auch unsere Kanalgegner sind heute wohl zum großen Teile von ihrem erbitterten Widerstande zurückgekommen, ganz besonders im Osten, und im Osten saßen ja eigentlich die erbittertsten Gegner des Kanals. Ich halte es für sicher, wenn jetzt die Frage nochmals an sie gestellt werden sollte, ob sie an diesem Widerstande gegen die Kanäle festhalten wollen, dann werden sie sich doch dafür entscheiden, eine andere Stellung einzunehmen. Gott sei Dank ist ja infolge des Krieges, wie so vieles andere, auch das ganze Verhältnis zwischen unseren großen Wirtschaftsgruppen ein besseres geworden; eine große Gruppe gönnt der anderen viel herzlicher, als das vielleicht bisher immer der Fall gewesen ist, das Gedeihen und wird bereit sein, dazu auch das Ihrige beizutragen. Und so dürfen wir wohl hoffen, daß, wenn jetzt wieder die Kanalfrage, die ja eigentlich nach Lösung schreit (Bravo!), aufgeworfen würde, sie in anderem Sinne entschieden werden wird, als es vor zehn Jahren der Fall war. Und die Benutzung der 800 000 Mäuler, die wir augenblicklich in unserem deutschen Vaterlande füttern müssen (Heiterkeit), zu dem Zwecke, die Erdarbeiten auf billige Weise zu verrichten, wäre ja vielleicht eine sehr erwünschte Erleichterung der Sache; aber es ist wohl ausgeschlossen, daß das jetzt in die Hand genommen wird. Hoffentlich dauert auch der Krieg nicht so lange, daß man die Frage noch in Erwägung ziehen kann. Jedenfalls dürfen wir hoffen, daß die Angelegenheit heute wohlwollender geprüft und angesehen werde, als das vor zehn Jahren der Fall war, und vielleicht erleben wir es noch, auch den Ostkanal gebaut zu sehen.

Meine Herren, daß bei einem solchen Werke das bekannte Wort: „Wat den einen sien Uhl is, is den annern sien Nachtigall“, auch Geltung hat, das darf nicht verkannt werden. Es wird ja unausbleiblich sein, daß — wenn auch nur in geringem Maße, wie ich hoffe — ein Teil des Verkehrs, der bisher den Weg über die See genommen hat, abgelenkt wird und vielleicht auf dem Kanal nach Westen geht. Aber, wie gesagt, dieser Teil wird nicht so groß sein, und ich bin überzeugt davon, daß das Aufblühen des Hinterlandes, namentlich wenn es nun sehr viel größer wird, auch unseren Seestädten einen vollen Ersatz für das bietet, was ihnen vielleicht hier und da am bisherigen Verkehr entzogen werden könnte. Allein es ist begreiflich, daß die Seestädte diese Seite der Frage doch mit einer gewissen Besorgnis ansehen, und ich muß sagen, von ihrem Standpunkt aus verstehe ich das sehr wohl. Ich bin aber auch überzeugt, sie werden sich nicht der Einsicht verschließen, daß dieser Ostkanal im Interesse namentlich des südlichen Teiles doch eine zwingende Notwendigkeit ist, und sie werden der Sache deswegen auch ihre Förderung und ihr Wohlwollen zuwenden. Wenn wir uns hier wieder einmal die Entwicklung ansehen und in Betracht ziehen, wie verhältnismäßig gering der Verkehr in Königsberg und Danzig gegenüber Stettin, Hamburg und hier dem westlichen Bezirk, dem großen Kohlenbezirk, ist, dann unterliegt es ja keinem Zweifel, daß auch unsere Seestädte im Osten mit einer Fülle von Hindernissen und Schwierigkeiten zu kämpfen haben, namentlich mit dem Abschluß der russischen Bezirke. Aber wenn demnächst unsere Grenze vielleicht etwas weiter nach Osten verschoben wird, so wird das Hinterland ja größer werden, und außerdem muß natürlich gerade das weniger begünstigte Kind von dem Vater pfleglicher behandelt werden als das an sich schon besser gedeihende. Und wir dürfen wohl auch die Hoffnung und die Zuversicht haben, daß das Wohlwollen, welches der Osten jetzt doch weiß Gott mit vollem Rechte verlangen kann, auch bei unserer Staatsregierung nicht fehlen wird, und daß alles geschieht, um auch unseren Seestädten das Weiterblühen und das Aufblühen zu ermöglichen.

Meine Herren, dieses Wohlwollen — darüber wollen wir uns doch klar sein — kann gar nicht groß genug sein. Denn von dem, was der Osten gelitten hat, machen wir, die wir hier so hübsch behaglich in unserer warmen Stube sitzen, uns gar keine Vorstellung (Sehr richtig!), wenigstens keine richtige Vorstellung. Wenn wir uns vergegenwärtigen, wie dies und jenes, was wir an schrecklichen Dingen in der Zeitung lesen, wohl für uns gewesen wäre, dann kommt uns wohl das Empfinden, wir können Gott nicht genug danken, daß uns das erspart geblieben ist, und in vollem Umfange läßt sich ja der Schaden überhaupt nicht gutmachen. Wir können also gar nicht genug tun, weder der einzelne, soweit ihm dazu Gelegenheit geboten

wird, noch der Staat mit seinen Mitteln, um diesen so schwer, ja am schwersten vom ganzen Deutschen Reich in dem gewaltigen Ringen um unser Sein oder Nichtsein leidenden Teilen zu Hilfe zu kommen und das Unserige zu tun, um sie zum Aufblühen zu bringen. (Bravo!) Aber das dürfen wir wohl auch erwarten, daß darüber kein Zweifel besteht, und daß der feste Entschluß, der jetzt ja immer wieder zum Ausdruck gebracht wird, auch den Frieden überdauern wird, daß die Stimmung nachher nicht etwa gleichgültiger wird, und daß es wieder heißt: Na, es geht ja auch so. Ich meine, dahin dürfte es unter keinen Umständen kommen. Wir können und müssen alles tun, um dem ganzen Osten zu einem kräftigen Aufblühen zu verhelfen. (Bravo!)

Meine Herren, der Osten hat unter der Wirtschaftspolitik die dem Westen und unseren industriellen Bezirken ja eine glänzende Entwicklung gebracht hat, außerordentlich schwer gelitten, ohne daß natürlich irgend jemand gedacht hat, daß eine solche Wirkung kommen sollte oder kommen könnte. Aber die Verhältnisse ergaben es eben unabweislich: Rußland abgesperrt, die Hauptkonsumbezirke verschlossen. Wie sollte es anders sein? Um so mehr ist es geboten, heute das Nötige zu tun, um diese schwere Schädigung einigermaßen wieder auszugleichen. Die Einfuhrscheine werden auch vorüber sein. Erstens lassen die Russen das Getreide nicht mehr ohne weiteres herein; denn tatsächlich hat ja der deutsche Roggen, der billig über die russische Grenze geliefert wurde, den russischen Staatsangehörigen in Polen und Rußland die Preise verdorben. Also das ist vorbei, und der Osten ist heute gezwungen, seinen gesamten Ueberfluß an Getreide mehr oder weniger nach dem Westen abzusetzen. Selbstverständlich ist das ja auch vorzuziehen (Sehr richtig!), es bleibt im eigenen Lande. Aber dafür muß der Osten eben soviel wie möglich in bezug auf die Frachtwege erleichtert werden, und darüber dürfte wohl auch die östliche Landwirtschaft sich ziemlich klar sein. Die andere Frage wegen der Arbeiterschaft ist ja vielleicht noch gefährlicher; aber die wollen wir hier nicht näher behandeln.

Jedenfalls ist für das Gedeihen des Ostens — ich glaube, darüber kann kein Zweifel bestehen — die Schaffung eines solchen Wasserweges von der allergrößten Wichtigkeit und Bedeutung. Und so lassen Sie mich schließen mit den Worten, mit denen ich in Allenstein damals geschlossen habe; ich glaube, daß sie das Wichtigste, worauf es ankommt, einigermaßen zusammenfassen:

> Wasserwege sind an sich von der höchsten Wichtigkeit für die menschliche Kulturentwicklung. Wasserwege ersparen dem Wirtschaftsleben gewaltige Jahressummen an Frachtkosten. Wasserwege machen viele Dinge erst bewegbar und verwertbar, die ohne sie tot und wertlos sind und bleiben.

— Das ist ein zweifellos wichtiger und richtiger Satz! (Sehr richtig!) —

> Wasserwege verteilen das Wirtschaftsleben wie die Bevölkerung über weite Flächen, während die Eisenbahnen zusammenziehend wirken.

— Ich habe auf diesen Punkt hier nicht näher eingehen können. —

> Wasserwege wirken infolgedessen steigernd auf die Volksvermehrung, während die industriellen und städtischen Zusammenziehungen hindernd wirken. Wasserwege sind auch militärisch von allerhöchster Wichtigkeit (wie Moltke und Budde rückhaltlos ausgesprochen haben); sie stärken die militärische Stoß- und Verteidigungskraft.
>
> Die Hebung des Wirtschaftslebens für die Bevölkerung des Ostens ist eine der wichtigsten Aufgaben der Staatsverwaltung, und der Ostkanal wird auf den vom Großen Friedrich gewiesenen Wegen im Frieden eine neue Provinz erobern und uns ein neues Armeekorps schaffen.

Und lassen Sie mich noch das erwähnen, was ich damals auch angeführt habe:

> Wenn Ostpreußen uns nichts weiter geleistet hätte — und es hat uns sehr viel mehr geleistet: es war die Wiege der Erhebung von 1813 und hat uns eine Fülle von tüchtigen Männern gegeben —, aber wenn es uns nichts weiter gegeben hätte als den einen Mann Kant, dessen Grundsätze heute in Deutschland und Preußen fortwirken und unserer Armee den festen sittlichen Halt geben, der sie unüberwindlich für unsere Feinde macht, dann könnten wir Ostpreußen nicht genug danken.

Lassen Sie uns denn hoffen, daß diese Gesinnung in unserem Volke lebendig bleibt, und daß alles geschieht, was geschehen kann, um unserem Ostpreußen die schweren Leiden zu erleichtern und es zum Blühen zu bringen. (Langanhaltendes stürmisches Bravo und Händeklatschen.)

Der Vorsitzende dankt dem Herrn Redner im Namen des Vereins für seine Ausführungen und stellt den Vortrag zur Diskussion, in der zunächst Herr Direktor Knecht, Mannheim, einige Bedenken äußert, ob bei der starken Besiedlung, die Ostpreußen durch den Kanal erwarten dürfe, es weiter seine Aufgabe, eine Kornkammer für Deutschland zu sein, erfüllen könne.

Fabrikbesitzer Max Bahr (Landsberg a. d. W.): Ja, meine Herren, wenn ich darauf sogleich antworten darf, so möchte ich zunächst sagen, daß es ja noch eine ganze Zeit lang dauern wird, bis die 1¼ Million, die jetzt Ost- und Westpreußen verloren gegangen sind, sich dort wieder ansiedelt. Außerdem haben wir das erfreuliche Ergebnis zu verzeichnen, daß wir die Produktivität unserer Landwirtschaft in einer Weise gesteigert haben, wie wir dies früher ja kaum für möglich gehalten hätten, und daß wir auch heute tatsächlich — das sagt jeder Landwirt ohne weiteres — noch nicht entfernt an der Grenze der Steigerungsmöglichkeit angelangt sind. (Sehr richtig!) Außerdem haben wir noch so viel Oedland, das nur der Bebauung harrt, um unseren Bedarf an ländlichen Erzeugnissen ganz gewaltig zu steigern. Das ist für mich gar keine Frage: wir können auch das Defizit, das wir heute noch haben, durch unsere eigene Produktion im Lande decken, wenn wir überall eine — gar nicht einmal so übermäßig große — Steigerung des Betriebes und Ertrages noch erzielen. Wir brauchen gar nicht dahin zu kommen, daß wir überall auch nur die Höchstverträge des Durchschnittsbodens, ganz abgesehen von den Erträgen des guten Bodens, erreichen; selbst wenn wir das noch nicht erreichen, würden wir immer noch so viel Getreide und Nahrungsmittel erzeugen, wie wir in Deutschland brauchen.

Nun ist aber die weitere Frage die: Ist es denn so schlecht mit der Leistungsfähigkeit des Auslandes bestellt? Und da muß ich sagen, das ist nicht der Fall. Die Erträge sind ja in Amerika nach unseren Begriffen jämmerlich, schandbar niedrig; die Leute könnten dort ihren Ertrag ohne weiteres verdoppeln, wenn sie nach deutscher Methode arbeiten wollten, denn sie entnehmen vom Hektar nicht die Hälfte an Weizen von dem, was wir ernten. Es kommt da vieles zusammen; aber jedenfalls gibt es dort noch eine Steigerung, die uns vor jeder Sorge bewahrt. Argentinien ist ja auch noch nicht entfernt angebaut. Ueberhaupt, meine Herren, was von dem Boden auf der ganzen Erde noch nicht angebaut ist, das ist so viel, daß wir genügend Nahrungsmittel daraus ziehen könnten, wenn die menschliche Bevölkerung selbst auf das Vierfache stiege. (Direktor Knecht: Ich spreche nur von Deutschland!) Jawohl, auch in Deutschland wird ja selbstverständlich nicht im Handumdrehen die Bevölkerung auf das Vierfache steigen. Aber auch Deutschland ist nach den Anschauungen einsichtiger Landwirte sehr wohl imstande, auch noch das Defizit zu schaffen, das gegenwärtig vorhanden ist. (Zustimmung.) Wir haben noch Millionen von Hektar durchaus kultivierbarer Fläche, die allerdings zunächst noch der Herrichtung harren, besonders an Mooren und Oedländereien. Bei dem heutigen Stande unseres Wissens und unserer technischen und Düngemittel können wir noch Millionen von Hektar in Bearbeitung nehmen, die man bis jetzt hat liegen lassen. Und auch solche Dinge sprechen mit: selbst Ostpreußen hat nicht die Höchsterträge von seinen Aeckern. Es gibt dort gewiß eine große Zahl von Wirtschaften, die voranstehen; aber trotzdem lassen sich auch in Ostpreußen die Erträge noch steigern.

Also ich glaube, die Sorge um das Brot und die Ernährung braucht uns nicht zu drücken. Wir können wohl hoffen, daß wir in dieser Beziehung völlig gesichert dastehen werden, und daß wir uns auch noch mehr, als das heute der Fall ist, vom Auslande unabhängig machen werden. Denn wir wissen doch auch, daß wir eine ganze Menge landwirtschaftlicher Erzeugnisse hinausschicken: Was senden wir nicht an Stärke, an Zucker in das Ausland, und die Spirituserzeugung kann doch auch noch ganz gut eine Herabsetzung vertragen; es würde nur wohltätig sein, wenn der Konsum von 4½ l pro Kopf vielleicht auf 2½ l herabginge, und davon sind wir noch sehr weit entfernt. Kurzum, ich glaube nicht, daß wir zu befürchten brauchen, am Hungertuche nagen zu müssen.

Stadtrat Kühnapfel-Elbing: Der Herr Vortragende hat ja schon erwähnt, daß die Seestädte dem Kanal mit wenig Interesse entgegensehen. Das kann ich im großen und ganzen eigentlich nur bestätigen. Großes Interesse haben wir nicht für den Kanal, denn er schneidet uns das Hinterland ab. Aber wir in Elbing — die Handelskammer insbesondere — sind doch zu der Erkenntnis gekommen, daß der Kanal für das allgemeine Wohl sehr nötig ist, und wir wollen auch dafür wirken, daß er gebaut wird. (Bravo!)

Nur auf eins möchte ich aufmerksam machen: Wir haben dort den Elbing-Oberländischen Kanal. Der geht von Elbing hinauf bis in die Nähe von Allenstein; es ist ein großes verzweigtes Seennetz, welches dort benutzt wird. Nun, dieser Kanal trägt nur 50-Tonnen-Kähne; ich glaube, das ist nicht allgemein bekannt. Die Kähne werden dort künstlich über Berge auf Gleisen hinübergeschafft; der Kanal ist vor 60 Jahren gebaut, und damals war man nur so weit, daß man höchstens 1000 Zentner — also 50 Tonnen — hinüberschaffen konnte. Heute ist ja die Technik viel weiter. Also wir haben kein Interesse, daß der Ostkanal für uns gebaut wird. Aber wenn er gebaut wird, dann möchten wir nicht, daß uns das Hinterland abgeschnitten wird. Es handelt sich beim Ausbau des Oberländischen Kanals nur darum, eine Strecke von vielleicht 6 km zu überwinden; dann ist man schon wieder in dem brauchbaren besten Wasser, das 400 t trägt. Die Ueberwindung dieser kurzen Strecke müßte in das Projekt mit aufgenommen werden. (Zuruf: Selbstverständlich!) Der Herr Vortragende hat ja selbst gesagt, bei 80 Millionen kommt es auf

ein paar Millionen nicht an. (Sehr richtig! und Heiterkeit.) Diese Strecke wird ja auch einige Millionen kosten, das stimmt; aber wir müßten dabei den Wunsch äußern, daß auch diese kurze Strecke von ca. 6 km entsprechend ausgebaut wird.

Sodann noch etwas, was vielleicht nicht allgemein bekannt ist: Wir sind bei dem Ausbau des Nogatkanals. Die Nogat wird ja kanalisiert, und der Bau soll nächstes Jahr beendigt sein. Dann ist die Nogat auch für 400-Tonnen-Kähne benutzbar. Nun haben wir im Anschluß daran den Kraffohlkanal nach Elbing ausgebaut, der wird auch im nächsten Jahre fertig. Also da wäre es eine ganz natürliche Folgerung, wenn wir wünschen, daß die Strecke Oberländischer Kanal auch ausgebaut wird. Ich habe schon früher einmal mit dem Herrn Vortragenden darüber gesprochen; er hat mir eigentlich zugestimmt und hat mir das zugegeben. (Fabrikbesitzer Bahr: Das tue ich auch heute!) — Ich bin sehr dankbar dafür.

Kommerzienrat Lang-Würzburg: Der Herr Vortragende hat uns die wirtschaftspolitische und überhaupt die politische Notwendigkeit des Ostkanals dargelegt. Ich als Süddeutscher muß sagen, ich habe heute abend sehr viel gelernt, und ich bin für die Ausführungen sehr dankbar. Die Bedenken, die Herr Direktor Knecht aus Mannheim wegen der Brotversorgung Süddeutschlands hier vorgebracht hat, teile ich nicht. Ich bin überzeugt, daß wir in Süddeutschland auf die Brotversorgung vom Osten her in Zukunft etwas mehr angewiesen sein werden als bisher, und das kann dem Osten ja nur zustatten kommen. Ich bin überzeugt, daß mit der Bevölkerungszunahme eine intensivere Ausbeutung des Grund und Boden in Ostpreußen Hand in Hand gehen wird. Ich glaube aber auch, daß die überseeischen Länder von Jahr zu Jahr weniger in der Lage sein werden, uns mit Brotgetreide so ausgiebig zu versorgen, wie es nötig ist. Nordamerika treibt heute schon Raubbau (Zuruf: Kanada!) — Kanada nicht minder; wenn man die Gebiete durchfährt, kann man zwar einen ganzen Tag mit dem Schnellzug durch unangebaute Gebiete reisen, aber die angebauten Gebiete sind nicht in der Lage, einen intensiven Ertrag zu bringen, weil ihnen der Dünger fehlt. Sie treiben Raubbau, und man sieht heute schon besonders im Osten große Farmen, die bereits ausgebeutet und oft verlassen sind. — Doch das nur nebenbei.

Der Herr Vortragende hat uns dargelegt, daß der Kanal ungefähr 80, möglicherweise aber auch 90 bis 100 Millionen kosten würde. Er hat uns ferner gesagt, daß sich ein Zinserfordernis von ungefähr 4 Millionen ergeben werde, daß hiervon eine Million für andere Interessen abgezweigt werden könnte. Das ist alles ganz richtig, es bleiben ungefähr 3 Millionen übrig. Er hat uns auch dargelegt, ein wie großer indirekter Nutzen für das ganze Land aus dem Kanal hervorginge und diese 3 Millionen darin Deckung finden würden. Davon können wir gewiß alle überzeugt sein, und ich unterschreibe das Wort für Wort, das wird so kommen. Aber etwas hat uns der Herr Vortragende nicht gesagt. Er sagte zwar: Im Westen sind ungeheure Eisenbahnverkehrsstockungen bereits in den letzten Jahren eingetreten. Das ist richtig; wir wissen davon ein Lied zu singen. Wir wissen aber auch, welche ungeheuren Anstrengungen von den Staatsbahnverwaltungen im allgemeinen — nicht nur von der preußischen — gemacht werden, um diese Verkehrsstockungen zu bewältigen. Diese Anlagen aber führen zu ungeheuren Ausgaben, und es wäre doch sehr wohl die Frage zu erörtern, ob nicht Hunderte von Millionen für Eisenbahnanlagen, für Erweiterung von Bahnhöfen und Neubau von Bahnstrecken, für Erweiterung von Seehäfenanlagen und dergleichen in Zukunft erspart werden könnten, wenn man die Wasserstraßen mehr ausbauen würde. Ich glaube ganz bestimmt, wenn die Wasserstraßen, die wir uns alle wünschen, bereits ausgebaut wären, so würde eben eine derartige Verkehrsänderung möglich geworden sein, daß man eine ganze Reihe von Millionen und von Hunderten von Millionen für Eisenbahnerweiterungen hätte sparen können.

Ich möchte die Herren bitten, über diesen Gesichtspunkt nachzudenken, und ich glaube, Sie werden mir im allgemeinen zustimmen, daß, wenn die Staatsverwaltungen dieses Moment berücksichtigen würden, man mit weniger Aengstlichkeit an den Bau von Wasserstraßen herantreten würde. (Sehr richtig!)

Dr. Simon, Syndikus der Kaufmannschaft (Königsberg i. Pr.): Meine Herren! Ich danke Herrn Bahr auch als Königsberger, daß er dieser Stadt in seinem Vortrage mit Liebe gedacht hat, wie er überhaupt darin allen Interessen möglichst gerecht zu werden suchte. Herr Bahr führte das schöne Wort an: „Wat den einen sien Uhl is, is den annern sien Nachtigall“. Das gilt sowohl in bezug auf die Einfuhrscheine — auf die ich hier nicht näher eingehen möchte — als auch in bezug auf den Ostkanal. Es ist ganz richtig, daß man in Königsberg — über Danzig bin ich nicht unterrichtet — dem Projekt anfänglich mit etwas gemischten Gefühlen gegenübergestanden hat, allenfalls auch wohl begreiflich, da ja zunächst große Besorgnisse wegen der Ablenkungen entstanden waren, die dieser Kanal für den Seeverkehr Königsbergs zur Folge haben müßte. Diese Ablenkungen sind keineswegs so groß und so bedeutend, wie einzelne Pessimisten es fürchten. Nach meiner vollen Ueberzeugung ist nicht zu besorgen, daß beispielsweise für den Verkehr weiter westlich der Elbe irgendeine Schädigung des Königsberger Seehandels eintreten könnte. Immerhin ist man aber nicht ganz so zuversichtlich wie Herr Bahr in bezug auf die Verkehrsablenkungen innerhalb der östlichen Landesteile — ein Verkehr, der sich ja jetzt auch großenteils seewärts über Königsberg bewegt. Für Königsberg macht dieser Verkehr, namentlich mit Lübeck und Stettin, 19 Prozent unseres Seehandels aus.

Aber, meine Herren, wie dem auch sei, es wäre ja völlig töricht gehandelt, wenn man deswegen allein diesem großen Werke Widerstand leisten wollte. (Sehr richtig!) Herr Bahr hat selbst schon betont: Wir dürfen, wir müssen das Vertrauen haben, daß die Staatsregierung der besonders schwierigen Lage, in der die ost- und westpreußischen Seehäfen sich ohnehin befinden, und in die sie besonders durch den Krieg geraten sind, in jeder Weise Rechnung tragen wird. Sie wissen ja, daß der Verkehr von Königsberg und Danzig zum großen Teil auf den Handelsbeziehungen mit Rußland beruht, von denen wir nicht wissen, wie sie sich in der Folge gestalten werden. Wir sind auch überzeugt, daß die Staatsregierung entsprechend dem Wunsche des Herrn Bahr ganz entschieden alles mögliche tun wird, um die Seehäfen in Ost- und Westpreußen auf ihrer Höhe zu erhalten. Das ist gewiß durchaus nötig nicht nur im Interesse dieser Seehäfen, es ist nötig auch im Gesamtinteresse beider Provinzen.

Meine Herren, abgesehen von Elbing und Memel, die ja auch nicht ganz unbedeutende Häfen sind, handelt es sich doch nur um zwei Häfen von größerer Bedeutung: Königsberg und Danzig, und tatsächlich liegt, wie gesagt, eine Notwendigkeit vor, deren Blüte im Gesamtinteresse der Provinz zu erhalten.

Redner schlägt am Ende seiner Ausführungen eine Entschließung vor, die, nachdem sich noch einige Herren zu ihrem Wortlaut geäußert haben, wie folgt angenommen wird:

> **„Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt hält zur Förderung des Güteraustausches zwischen den verschiedenen deutschen Landesteilen, zur Hebung des Wohlstandes in den Ostmarken, insbesondere zum wirtschaftlichen Wiederaufbau von Ostpreußen, die Herstellung des Ostkanals für eine dringende und wichtige Aufgabe. Er erwartet zugleich im Gesamtinteresse der Provinzen Ost- und Westpreußen als Folge und Ergänzung des Ostkanals Maßnahmen zur Förderung im Interesse der Seestädte.“**

Punkt 4: Verschiedenes.

Herr Schiffsbaumeister Stutzer-Havelberg:

Meine Herren! Ich möchte hier eine Frage aufwerfen, die vielleicht schon manchen von uns interessiert hat. Es handelt sich darum: „Wie ist dem Uebelstande abzuhelfen, daß der vorübergehende Aufenthaltsort eines auf der Fahrt befindlichen Flußschiffes — beispielsweise zur Zustellung von Mitteilungen seitens einer Behörde, eines Gläubigers usw. — oft monatelang nicht und dann vielfach auch nur mit den größten Schwierigkeiten zu ermitteln ist.“ Der Schiffer fährt im Frühjahr jedes Jahres von seiner Winterstation auf allen deutschen Flüssen, Kanälen und Wasserstraßen umher und ändert je nach den Ladeverhältnissen seinen Aufenthalt, so daß er sich im allgemeinen an den Ladeplätzen selten länger als 8 bis 14 Tage aufhält. Da die neuzeitlichen eisernen Flußschiffe von 600 t jetzt immerhin einen Wert von rund 36 000 M haben, so sind die wenigsten Schiffseigner in der Lage, einen schuldenfreien Kahn zu besitzen. Die meisten Flußschiffe sind mit Hypotheken belastet, welche sich in den Händen von Banken, Privatpersonen und Werftbesitzern befinden. Es besteht somit für diese ein großes Interesse, zur Regelung von Zins- und sonstigen Zahlungen über den Aufenthaltsort ihrer Schuldner unterrichtet zu werden. Der jetzige Zustand hat eine große Unsicherheit in den Rechtsverhältnissen beider Parteien geschaffen, und es scheint dringend geboten, zur Beseitigung der zutage tretenden Uebelstände geeignete Mittel und Wege zur Abhilfe zu schaffen. Beispielsweise würde sich die Einführung eines Meldewesens empfehlen. Es könnten vielleicht in den größeren Umschlagshäfen, wie z. B. Hamburg, Magdeburg, Dresden, Berlin, Stettin, Breslau, Kosel, Posen usw., Listen geführt werden, aus denen der Tag der Ankunft, Namen der Bemannung und das Reiseziel des Schiffes zu ersehen sind. Diese Listen müßten regelmäßig, womöglich allmonatlich, gedruckt und für mäßiges Entgelt an Interessenten auf Wunsch abgegeben werden. Im allgemeinen würde es auch wohl genügen, wenn die öffentlich bekanntzugebenden Meldestellen verpflichtet würden, den Interessenten auf Nachfrage gegen eine entsprechende Gebühr Auskunft zu erteilen.

Geheimer Baurat Ehlers-Danzig: Es kommt ja leider vor, daß die Wasserbaubehörden einen Schiffer verfolgen müssen, der sich strafpflichtig gemacht hat. Dann bleibt nur übrig, daß man an je einer Schleuse der Hauptwasserstraßen den Schleusenmeister anweist, den betreffenden Mann festzustellen und das Reiseziel der Behörde mitzuteilen. Die dortige Hafenbehörde wird dann um Aushändigung der Strafverfügung ersucht. Manchmal dauert es allerdings einen Monat, bis das geschehen kann; aber anders ist es nicht zu machen.

Vorsitzender: Ich glaube, es ist in diesem Augenblick kaum irgend jemand der Anwesenden möglich, diese weitgreifende Frage schlüssig zu beantworten. Es kann ja sein, daß wir uns später mit der Sache beschäftigen. Vielleicht haben die Herren

die Güte, sich das einmal zu überlegen, und dann könnten wir in einer der nächsten Sitzungen darauf zurückkommen. Aber augenblicklich wüßte ich nicht, wie wir einen Vorschlag machen sollten, der zum Ziele führte. Denn wir sind nicht in der Lage, ein Meldewesen einzuführen; wer soll die Kosten tragen? Also das ist so schnell nicht zu entscheiden. Es mag ja Schwierigkeiten machen, so einen Mann zu finden. Aber heute können wir nach meiner Meinung die Sache nicht erledigen.

Schiffsbaumeister Stutzer-Havelberg: Ich würde damit einverstanden sein, wenn der Herr Vorsitzende die Sache vielleicht in die Hand nehmen wollte.

Vorsitzender: Ja, das will ich gern tun.

Wünscht sonst noch einer der Herren zu Punkt 4 das Wort? — Das ist nicht der Fall. Dann ist die Tageordnung erledigt, und ich schließe die Versammlung.

(Schluß 9½ Uhr.)

Amtliche Maßnahmen zur Förderung des Binnenschiffahrtverkehrs.

Die Maßnahmen, die das Ministerium der öffentlichen Arbeiten ergriffen hat, um eine stärkere Benutzung der Wasserstraßen und eine Entlastung der Eisenbahnen zu deren tunlichster Freihaltung für militärische Zwecke herbeizuführen, beschränken sich bekanntlich auf das Gebiet der östlichen Wasserstraßen. Der Westen hat daran bislang nur einen recht geringen Anteil, obschon auch die dortigen Verhältnisse ähnliche Schritte dringend erforderlich machen. Solche Erwägungen kamen zum Ausdruck in einer kürzlich in der „Kölnischen Zeitung“ erschienenen Notiz, der wir folgendes entnehmen:

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat angeregt, daß mit der jetzt wieder beginnenden Schiffahrtszeit die Wasserstraßen in höherem Maße als bisher zur Entlastung der Eisenbahnen für die Güterbewegung herangezogen werden möchten. Um die Benutzung der Wasserwege zu erleichtern, wird von einer Berechnung der Kanalabgaben bei den östlichen Kanälen Abstand genommen. Für die westlichen Kanäle ist von Interessenten u. a. die Aufhebung der Kanalabgaben für die Kriegsdauer beantragt worden mit dem Hinweis darauf, daß der Wegfall dieser Sätze einen wesentlichen Anreiz bieten werde, für die Beförderung von Massengütern in größerem Maße als bisher statt des Eisenbahnweges den Wasserweg zu wählen. Zur Hebung des Verkehrs auf der Oder und zur Entlastung der Eisenbahn im östlichen Preußen hat die Eisenbahnverwaltung inzwischen eine besondere Ermäßigung der Vorfracht für Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen von den oberschlesischen Gruben nach Cosel Hafen bewilligt. Der neue Frachtsatz beträgt bis auf jederzeit zulässigen Widerruf von den Gruben gleichmäßig 1 M für eine Tonne einschließlich Kipp- und Verschiebegebühr, wenn die Sendungen in Cosel Hafen umgeschlagen und von da auf dem Wasserwege nach den an der Warthe (oberhalb Landsberg), Netze und Weichsel gelegenen Empfangsgebieten verfrachtet werden. Dieser Satz von 1 M für die Tonne entspricht durchschnittlich der Hälfte der Normalfracht von den oberschlesischen Gruben nach Cosel Hafen. Wie bedeutend die eingetretene Frachtermäßigung ist, ergibt sich aus der nachstehenden Gegenüberstellung.

Die Frachtsätze nach Cosel Hafen betragen nach dem

		Normaltarif	Ausnahmetarif
von Brandenburggrube	für 10 t	19,80 M	10,— M
	„ 15 t	29,70 M	15,— M
	„ 20 t	39,60 M	20,— M
von Laurahüttengrube .	„ 10 t	23,80 M	10,— M
	„ 15 t	35,70 M	15,— M
	„ 20 t	47,60 M	20,— M
von Gieschegrube . .	„ 10 t	25,30 M	10,— M
	„ 5 t	37,95 M	15,— M
	„ 20 t	50,60 M	20,— M

Die sehr erheblichen Ermäßigungen werden gewiß ihre Wirkung nicht verfehlen und große Kohlenmengen, die bisher die Bahnstrecken von Oberschlesien nach den Gebieten der Warthe, Netze und Weichsel belasteten, für die Benutzung des Wasserweges freimachen.

Welche Bedeutung ähnliche Maßnahmen für das Rheingebiet haben würden, läßt sich gar nicht absehen. Eine Herabsetzung der Eisenbahnfrachten nach den Rhein- und Kanalhäfen auf die Hälfte, wie es für Cosel geschehen ist, würde — allein was Kohlen und Koks anbetrifft — recht erhebliche Mengen auf die Rheinstraße bringen. Die Eisenbahnen würden entlastet werden. Gleichzeitig würde das Schiffergewerbe, das unter den jetzigen Verhältnissen erheblich zu leiden hat, davon sofort Vorteil haben. Der großen Zahl der Partikulierschiffer, die sonst in dem jetzt daniederliegenden Speditionsverkehr von Massen- und Stückgütern zwischen Holland und Deutschland beschäftigt waren und bei normaler Kohlenförderung in Friedenszeiten auch Kohlen stärker als jetzt zu fahren hatten, würde dadurch leicht und erheblich geholfen werden können in Erfüllung des Gesuches, das eine Anzahl Schiffseigner kürzlich an zuständiger Stelle eingereicht haben. Eine Entlastung der Eisenbahnen dürfte auch eine Verminderung des Kohlenverbrauchs bei den Güterzügen herbeiführen, der auf dem Rhein bei Erhöhung des Schiffsverkehrs keineswegs ein entsprechender Mehrverbrauch für Schleppboote gegenüberstehen würde; denn bei der geringen Beschäftigung der Schiffahrt arbeitet der Schleppverkehr jetzt durchaus unwirtschaftlich. Eine alte Forderung der Rheinschiffahrts-Interessenten dürfte bei dem Interesse des Ministers der öffentlichen Arbeiten für die Hebung des Rheinverkehrs, für die bessere Beschäftigung der Rheinschiffer und für die Entlastung der Eisenbahnen — wenigstens für die Kriegszeit — ihre Erfüllung finden: Es ist der Bezug der Lokomotivkohlen für die Eisenbahndirektion Frankfurt und die Eisenbahndirektion Mainz auf der Wasserstraße bereits amtlich empfohlen.

Wir können uns den Ausführungen der „Kölnischen Zeitung“ nur anschließen, zumal es sich bei der Forderung nach tarifarischer Besserstellung der Binnenumschlagsplätze um eine alte, schon oft im Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt zur Sprache gebrachte Forderung unserer Freunde handelt und die von deutschen Seehäfen in Friedenszeiten dagegen erhobenen Bedenken jetzt in Fortfall kommen. So sehr nun auch für die Gegenwart und die unmittelbare Zukunft mit Maßnahmen der erwähnten Art die Leistungsfähigkeit der Binnenschiffahrt gesteigert werden mag, darüber wollen wir uns keinen Täuschungen hingeben: Für die weitere Zukunft bedarf es größerer Mittel, um die Binnenschiffahrt zu den Leistungen zu führen, die man im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt von ihr erwarten kann. Solange Deutschland in zwei gänzlich voneinander getrennte Wasserstraßengebiete zerfällt, zwischen denen es an einer brauchbaren Verbindung durchaus fehlt, so lange wird die Binnenschiffahrt an dem Güteraustausch zwischen dem industriellen Westen und dem landwirtschaftlichen Osten und damit an einem großen Teil des innerdeutschen Güterverkehrs überhaupt keinen zureichenden Anteil nehmen können. Also auch die vorstehenden Gedankengänge führen letzten Endes wieder darauf hinaus, daß unter allen Umständen der Bau des Hannover-Elbe-Kanals baldigst in Angriff genommen werden muß. *G.*

Kleine Mitteilungen

Die neue Wasserpolizeiverordnung (Strom- und Schifffahrtspolizeiverordnung) für die märkischen Wasserstraßen.

Nach langer Vorbereitung ist die Polizeiverordnung für die märkischen (d. i. die den Regierungspräsidenten zu Potsdam unterstellten) Wasserstraßen am 15. März 1915 erlassen worden, und soll mit dem 1. Juli 1915 in Kraft treten mit Ausnahme der Bestimmungen des § 153, die sich auf einen gewissen Befähigungsnachweis der Bootsleute beziehen und die erst mit dem 1. Mai 1917 in Kraft treten sollen.

Die umfangreiche Entwicklung, welche Strompolizeivorschriften nehmen, ist am besten daraus ersichtlich, daß die Verordnung der Potsdamer Regierung vom 11. Mai 1852, die uns gerade vorliegt, nur ganze 30 Paragraphen umfaßte. Die durch die neue Verordnung aufgehobene Verordnung vom 17. Januar 1896 umfaßt rund 140 Paragraphen, die neuen Bestimmungen aber sind in 219 Paragraphen festgelegt. Es ist ersichtlich, daß der zunehmende Verkehr und seine wachsende Vielgestaltigkeit die Vermehrung der Vorschriften erforderlich gemacht hat. Bei den Bestimmungen ist übrigens auf das neue Wassergesetz Rücksicht genommen, denn der erste Teil gibt allgemeine Vorschriften für alle Wasserläufe erster Ordnung, welche ganze 139 Paragraphen umfassen. Teil 2 (§§ 140 bis 216) umfaßt die für einzelne Wasserläufe erster Ordnung gültigen Vorschriften, und zwar der Reihe nach für die untere Havelwasserstraße, Potsdamer Havel, Emster Gewässer, Plauer und Ihlekanal, Spree-Oderwasser-Straße, Rüdersdorfer Gewässer, schiffbare Löcknitz, kanalisierte Notte, Teupitzer

Gewässer, Friedrich-Wilhelm-Kanal, Hohenzollernkanal, alte Havel-Oder-Wasserstraße, obere Havelwasserstraße, Ruppiner und Fehrbelliner Wasserstraße, Niederneuendorfer Kanal, Teltow- und Prinz-Friedrich-Leopold-Kanal. Teil 3 (§§ 217 bis 219) enthält die Straf- und Schlußbestimmungen. Beigegeben sind die Verordnung betreffend den Schulbesuch der Schifferkinder und die neue Schiffahrtzeichenordnung im Flußgebiet der Elbe und der östlichen Wasserstraßen, durch welche auf diesem Gebiete eine erwünschte Einheitlichkeit geschaffen wird. Diese Zeichenordnung soll bekanntlich jetzt als Norm für alle betroffenen Flußgbiete gelten.

Durch die neue Verordnung werden verschiedene neue Bestimmungen getroffen, die wohl hauptsächlich dem Dampferverkehr gelten. Denn das, was bisher hinsichtlich Bauart und Maschinenstärke der Dampfer für den Hohenzollernkanal bestimmt war, wird nunmehr auch dem Dampferverkehr auf dem Oder-Spree-Kanal angepaßt. Die Schiffahrttreibenden bzw. ihre Organisationen werden daher sicher in nächster Zeit sich mit dem eifrigen Studium der neuen Bestimmungen befassen.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Februar 1915. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Februar: Im Februar blieb, wie berichtet wird, der Rhein-Seeverkehr andauernd außerordentlich schwach, und die unzureichende Förderziffer der Zechen ließ auch keine hinreichende Beschäftigung der Rheinflotte von den Ruhrhäfen aus rheinauf- oder -abwärts zu. Unter diesen Umständen hatten sowohl die Frachten als auch die Schlepplöhne einen Tiefstand, der nur bei den großen Kähnen und leistungsfähigen Booten über die Betriebskosten hinaus Verdienst erübrigte, während die übrigen Fahrzeuge, sofern die Besitzer nicht dazu übergegangen waren, dieselben stillzulegen, nur verlustbringend zu beschäftigen waren.

Auch im Monat Februar sind der Wasserstand des Neckars sowie auch der Frachtenverkehr, hauptsächlich talwärts, durch die Steinsalztransporte für die Neckarschiffahrt günstig geblieben. Es ist demzufolge stets mehr Arbeitsnachfrage als Angebot vorhanden, so daß die Schiffseigner sich gegenseitig unterstützen und sich auch noch der Schiffe der zum Heer einberufenen Schiffseigner annehmen, was als anerkennenswert hervorzuheben ist.

Der Güterverkehr auf der Elbe war im abgelaufenen Monat naturgemäß äußerst schwach. Abgesehen von der durch die allgemeine Lage bedingten Verringerung des Wasserverkehrs ist auch an und für sich in den Wintermonaten eine Einschränkung in den Verschiffungen zu bemerken, auch wenn der Schiffahrtsbetrieb selbst durch Witterungseinflüsse nicht gestört wird. Die Verschiffungen böhmischer Braunkohlen hätten sich lebhafter gestalten können, wenn nicht durch anhaltenden Wagenmangel und beschränkte Förderung für die Verschiffung elbabwärts nur geringe Mengen verfügbar gewesen wären. Der im Anfange des Berichtsmonats noch herrschende Frost und Eisgang hat die Schiffsbewegungen nicht nennenswert gestört. Im weiteren Verlaufe des Monats herschte anhaltend mildes Wetter, welches eine ziemlich beträchtliche Wasserzunahme am Monatsschluß mit sich brachte. Von den außer Dienst befindlichen Frachtschiffen konnte im Laufe des verflossenen Monats ein geringfügiger Teil wieder in Betrieb genommen werden.

Auf den märkischen Wasserstraßen wurde in den ersten Tagen des Februar der Verkehr durch Eis gesperrt. Diese Sperre nahm aber einen kurzen Verlauf; am 10. Februar trafen schon die ersten Fahrzeuge von Magdeburg wieder in Berlin ein, während der Verkehr Berlin—Eberswalde überhaupt nicht zur Einstellung gelangte. Mitte Februar wurde die Eissperre in den Wasserbaubezirken Potsdam und Eberswalde aufgehoben, ebenso kam der Betrieb auf dem Teltowkanal in Gang, auch wurde die Fahrt über den Finowkanal freigegeben. Am 24. Februar wurde die Sperre im Baubezirk Fürstenwalde aufgehoben. Der Hohenzollernkanal war während des ganzen Monats gesperrt, die Ruppiner Wasserstraße bleibt bis 18. März geschlossen. Die Verkehrsbetätigung war entsprechend der Jahreszeit und infolge geringfügiger seewärtiger Zufuhren gering. Der Berliner Osthafen hatte zeitweise ein lebhafteres Umschlaggeschäft.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 84c. W. 41 467. **Verfahren zur Herstellung von Beton- oder Eisenbetonpfählen an Ort und Stelle mit Verbreiterung des Betonkörpers am Fuße oder an sonstiger Stelle des Pfahlschaftes.** Internationale Siegwartbalken-Gesellschaft, Luzern, und Wayss & Freytag A.-G., Neustadt a. d. Haardt; Vertr.: F. A. Hoppen, Pat.-Anwalt, Berlin SW 13. 27. 1. 13.

Klasse 84c. S. 39 413. **Vortreibrohr für Betonpfähle;** Zus. z. Anm. S. 36 818. The Simplex Concrete Piling Company, Washington, V. St. A.; Vertr.: Dipl.-Ing. C. Fehlert, G. Loubier, F. Harmsen, A. Büttner, E. Meißner, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 12. 2. 13.

Klasse 84c. B. 71 415. **Rammbagger zur Herstellung von ummantelten Baugruben und Brunnenschächten.** Carl Borschutzky, Horrem bei Köln, Erftstr. 1. 10. 4. 13.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 84d. 283 125. **Löffelbagger mit durch ein Schließseil bewegter Bodenklappe.** Hermann Wittfoth, Berlin-Steglitz, Albrechtstr. 68. 22. 4. 13. W. 42 124.

Klasse 84a. 508 938. **Wandpfeiler für Wehranlagen usw.** Eisenwerk-Akt.-Ges. Boßhard & Cie., Näfels, Schweiz; Vertr.: E. W. Hopkins, Pat.-Anwalt, Berlin SW 11. 15. 2. 12. E. 16 972. 15. 1. 15.

Klasse 84d. 623 284. **Kippen-Planierpflug mit versetzten Scharen und Gewichtsbelastung im Rahmen.** Wilhelm Büchel, Brühl-Köln. 19. 11. 14. B. 71 013.

Klasse 85e. 623 625. **Stauwasserverschluß.** Otto Götze, Lichtenstein-Callnberg. 15. 1. 15. G. 37 691.

Klasse 84d. 623 625. **Steuerung des Hubwerkes von Löffelbaggern.** Orenstein & Koppel — Arthur Koppel Akt.-Ges., Berlin. 11. 4. 13. O. 7823.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 84c. 265 626.
Klasse 84d. 277 042.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65e. 623 620. **Panzerstoff aus runden Metallstäben.** Dr. Ernst Eckstein, Aachen, Wilhelmstr. 95. 21. 1. 15. E. 21 597.

Klasse 65c. 623 177. **Zeltstabboot.** Wilhelm Dühmert, Berlin-Buchholz, Berliner Str. 47. 4. 1. 15. D. 28 334.

Klasse 65c. 623 197. **Schwertkastenersatz bei Kielbooten.** Carl Prang, Berlin-Friedrichshagen, Königstr. 1. 13. 1. 15. P. 26 934.

Klasse 65a. 625 709. **Rettungsapparat zum Fortbewegen sowie zum Minensuchen.** Eduard Huse, Hamburg, Frahmheinstraße 5. 27. 1. 15. H. 68 793.

Klasse 65a. 624 971. **Vorrichtung zum Transport von Schiffsbooten auf Deck.** Aktiebolaget Welin, Gotenburg, Schweden; Vertr.: Dipl.-Ing. Dr. W. Karsten und Dr. C. Wiegand, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 17. 7. 14. W. 44 454.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 507 347. **Für Rettungszwecke dienende Boje.** Baltische Korkenfabrik Eugen Pfotenhauer & Co., Kiel. 22. 2. 12. B. 56 971. 3. 2. 15.

Klasse 65a. 528 905. **Vorrichtung zur Befestigung der Schleppkette usw.** Heinrich Rennekampf, Zehdenick. 16. 3. 12. R. 32 323. 11. 3. 15.

Klasse 84c. 530 224. **Eiserne Spundwand usw.** Mathias Schiffler, Aachen, Stefanstraße 10. 23. 4. 12. Sch. 44 000. 6. 3. 15.

Klasse 84c. 530 225. **Walzträgerpaar zur Herstellung von Spundwänden.** Mathias Schiffler, Aachen, Stefanstr. 10. 23. 4. 12. Sch. 45 769. 6. 3. 15.

Klasse 84c. 530 226. **Walzprofil zur Herstellung von Spundwänden.** Mathias Schiffler, Aachen, Stefanstr. 10. 23. 4. 12. Sch. 45 770. 6. 3. 15.

Klasse 84c. 530 227. **Walzträgerpaar zur Herstellung von Spundwänden.** Mathias Schiffler, Aachen, Stefanstr. 10. 23. 4. 12. Sch. 45 771. 6. 3. 15.

Aenderungen in der Person des Inhabers.

Klasse 65a. 593 325. **Aktiebolaget Welin,** Gotenburg, Schweden; Vertr.: Dipl.-Ing. Dr. W. Karsten und Dr. C. Wiegand, Pat.-Anw., Berlin SW 11.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Wotan Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Duisburg. Gegründet am 27. Februar mit 50 000 M Stammkapital, Geschäftsführer Hugo Cramer.

Gebr. Dörtelmann, Duisburg. Die Gesellschaft ist aufgelöst, die Firma und die Prokura des Karl Ring sind erloschen.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau. Für das am 30. September 1914 beendete Geschäftsjahr wurden 78 218 M Abschreibungen vorgenommen; es ergab sich ein Verlust von 23 093 (i. V. 94 510) M, der auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Privatschiffer-Transportgenossenschaft e. G. m. b. H., Aken. Das Geschäftsjahr 1914 brachte einen Ueberschuß von 127 M. Ende 1914 gehörten der Genossenschaft 499 (544) Mitglieder mit 144 100 M Haftsumme an.

Elmshorner Dampfschleppschiffahrt A.-G., Elmshorn. Nach 24 461 M Abschreibungen wurden für 1914 auf 160 000 M Aktienkapital 6 % Dividende gezahlt.

Hafenrundfahrt A.-G., Kiel. Der Gewinn des Jahres 1914 gestattete die Verteilung von 4 % Dividende auf 600 000 M Aktienkapital.

Hafen-Dampfschiffahrt A.-G., Hamburg. Der Reingewinn des Jahres 1914 betrug 93 248 M, aus ihm entfiel auf 1 800 000 M Aktienkapital eine Dividende von 4 %.

Dresdner Maschinenfabrik und Schiffswerft Uebigau A.-G., Dresden. Nach 100 425 M Abschreibungen verblieb für 1914 ein Reingewinn von 43 048 M.

Elbe Dampfschiffahrts-A.-G., Hamburg. Die Abschreibungen für 1914 betragen 13 000 M, der Reingewinn 52 080 M, die Dividende 6 % auf 800 000 M.

Rheinische Motorboot- und Yachtwerft G. m. b. H., Schierstein. Für Josef Rennenberg wurde Jacob Burg in Eltville als Geschäftsführer bestellt.

Dampfergenossenschaft Oberhavel e. G. m. b. H., Spandau. Karl Scharnow schied aus dem Vorstande, Johann Nauschütz trat an seine Stelle.

Julius Berger, Tiefbau-A.-G., Deutsch-Wilmersdorf. Die Prokura des Friedrich Hirt und des Fritz Seelhorst ist erloschen.

Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim. Wilhelm Heizler schied durch Tod aus dem Vorstande, die Prokura des Friedrich Schott und des E. C. A. Muschoot ist erloschen.

Glückstädter Dampfschiffs-A.-G., Glückstadt. Auf 10 000 M Aktienkapital wurden für 1914 5 % Dividende gezahlt.

Herrmann & Co. G. m. b. H., Stettin. Das Stammkapital ist um 22 000 M erhöht und beträgt 62 000 M.

A. G. Neptun Schiffswerft und Maschinenfabrik, Rostock. Die Abschreibungen für 1914 betragen 232 793 M, die Dividende 6 % auf 2 200 000 M. Prokurist Hermann Hill ist zum Vorstandsmitgliede bestellt, Ingenieur Wilhelm Breitländer erhielt Prokura.

Kolberger Dampfschiffs-A.-G. Das Geschäftsjahr 1914 schloß mit einem Verlust von 3755 M.

Kieler Dock-Gesellschaft J. W. Seibel Komm.-Ges. auf Aktien. Aus 12 344 M Reingewinn wurden für 1914 9000 M Dividende gleich 5 % verteilt.

Traven-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Lübeck. Für 1914 wurden auf 22 500 M Aktienkapital 4 % Dividende gezahlt.

Maschinenbauanstalt, Eisengießerei und Dampfkesselfabrik H. Paucksch A.-G., Landsberg (Warthe). Prokurist Wesemann wurde zum ordentlichen Vorstandsmitgliede bestellt.

Schiffswerft von Henry Koch, A.-G., Lübeck. Die Gesellschaft erzielte für 1914 195 786 M Reingewinn und zahlte auf 600 000 M Kapital 12 % Dividende.

Rhederei der Saale-Schiffer A.-G., Halle. Nach 26 465 M Abschreibungen verblieben für 1914 16 890 M Reingewinn.

Vereinigte Flensburg, Ekensunder und Sonderburger Dampfschiffs-Gesellschaft, Flensburg-Sonderburg. Aus 74 856 M Reingewinn des Jahres 1914 wurden auf 775 000 M Aktienkapital 8 % Dividende gezahlt.

Willem van Driel Abteilung Mannheim für Oberrhein- und Mainschiffahrt, Mannheim. Die Prokura des Heinrich Baecker ist erloschen.

Thorner Holzhafen-A.-G., Thorn. Die jetzt veröffentlichte Abrechnung per 31. März 1914 weist 71 680 M Reingewinn nach, aus dem auf 1 500 000 M Vorzugsaktien 4 % Dividende gezahlt wurden.

Papenburger Schleppdampfrhederei A.-G., Papenburg. Der Reingewinn für 1914 betrug 7945 M.

Vereinigte Bugsir- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft, Hamburg. Für 1914 wurden 204 887 M Abschreibungen vorgenommen, die Dividende beträgt 8 % von 2 000 000 M.

Schleppschiffahrtsgesellschaft Unterweser, Bremen. Der Gewinnsaldo für 1914 betrug 93 922 M, aus ihm wurden 54 322 M zu Rücklagen benutzt und 39 599 M neu vorgetragen.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verpflichtung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXII. Jahrgang 1915
Heft 9/10
Mai

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140*, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Kanadas Kanäle und Kanalprojekte

Kanadas Binnenschiffahrt ist nicht ganz so günstig gestellt, wie man es eigentlich von einem Lande erwarten sollte, das an eine der schönsten Wasserstraßen der Erde, die großen nordamerikanischen Seen und ihren gewaltigen Abfluß, den St. Lorenzstrom, auf eine Uferstrecke von rund 4000 km Länge angrenzt, das die nördlichen Küsten von vier jener Seen besitzt und überdies die Mündung des St. Lorenzstroms vollständig in Händen hat. Dazu gehört die ganze Landzunge, die den Huron-See von den beiden unteren Seen, dem Erie- und Ontario-See, trennt, zu Kanada, und es finden sich in Kanada, im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten, auch im mittleren Teil des Landes große Seen, unter denen der Winnipeg-See die erste Stelle einnimmt. Die gewaltigen Seen im Norden, vor allem der Gr. Bären-, Sklaven-See usw., kommen wegen der Rauheit des Klimas und ihrer kulturfernen Lage für das Wirtschaftsleben naturgemäß wenig oder gar nicht in Betracht.

Die Hauptwasserader Kanadas ist und bleibt daher naturgemäß der St. Lorenzstrom, der zugleich des Landes südlicher Grenzfluss ist. Bis Quebec, 1385 km oberhalb der Mündung, konnten von jeher Schiffe gelangen; oberhalb von Quebec, bis zu dem 257 km entfernten Montreal, wies der Strom jedoch ursprünglich nur eine Tiefe von $3^{2}/_{3}$ m auf. Schon i. J. 1844 begannen hier jedoch Vertiefungsarbeiten, die dann 1851, 1869 und 1882—1888 in immer größerem Umfang wieder aufgenommen wurden, so daß jetzt eine für Seeschiffe befahrbare Wasserstraße mit einer gleichmäßigen Mindesttiefe von 10,4 m von der Mündung bis nach Montreal zur Verfügung steht. Montreal ist demnach heute der am meisten landeinwärts gelegene Ozeanhafen Kanadas am St. Lorenzstrom geworden und demgemäß, entsprechend dem Verkehrsgesetz, daß die Seeschiffahrt ihre Güter-Umschlagshäfen gern so tief, als es die Umstände nur gestatten, in die Landmassen vorschiebt, zurzeit der wichtigste Seehafen Kanadas. In Montreal beginnt auch das Kanalnetz Kanadas, das nahezu im ganzen Umfang den oberhalb von Montreal durch Stromschnellen vielfach unschiffbaren St. Lorenzstrom, seine Zuflüsse und das Gebiet der Grossen Seen begleitet. Mit Hilfe dieser Kanäle ist es möglich, von der Mündung des Stromes auf Schiffen bis ins Herz des Erdteils vorzudringen. Was für gewaltige Entfernungen dabei in Frage kommen, erhellt aus der Tatsache, daß der schiffbare Wasserweg von der Mündung des St. Lorenzstroms bis nach Port Arthur, dem meerfernsten kanadischen Ort am Oberen See, volle 3567 km Länge aufweist, eine Strecke, die etwa der Luftlinien-Entfernung Moskau—Oporto oder Berlin—Tobolsk entspricht. Nach Duluth, dem meerentferntesten Unionsplatz am Oberen See, beträgt die Länge des Wasserwegs sogar 3952 km, nach Chicago am Michigan-See 3609 km.

Die sämtlichen Kanäle Kanadas (bis auf wenige ganz unbedeutende Zweigkanäle), ihre Dimensionen usw. sind aus der umstehenden Tabelle zu ersehen.

Der Verkehr auf allen kanadischen Wasserstraßen ist im letzten Jahrzehnt ganz ausnehmend stark gestiegen. Nach den amtlichen Bekanntmachungen des „Department of Railways and Canals" (Ottawa 1914) ist der Schiffsverkehr auf den 10 wichtigsten Kanälen des Landes, berechnet nach der Netto-Tonnage, von 1904 bis 1913 um nicht weniger als 530 Prozent gewachsen. Die Gesamt-Tonnage stellte sich nämlich in den einzelnen Jahren folgendermaßen:

Jahr	Tonnage	
1904	8 256 236	Tons
1905	9 371 744	„
1906	10 523 185	„
1907	20 543 639	„
1908	17 502 820	„
1909	33 720 748	„
1910	42 980 608	„
1911	38 030 353	„
1912	47 587 245	„
1913	52 053 913	„

Bei der in diesen Zahlen wiedergegebenen einfachen Addition des Schiffsverkehrs der einzelnen Kanäle ist freilich naturgemäss gar manche Last doppelt gerechnet. Zieht man die zweifach gezählten Transporte, so gut es geht, ab, so dürfte nach den Berechnungen des Department für 1913 ein Gesamtgütertransport von 44 901 804 Tons verbleiben, von denen 6 654 311 kanadischen Ursprungs waren.

Die Verkehrsentwicklung auf den einzelnen Kanälen ist natürlich sehr verschieden gestaltet. Wie sonderbar die von Jahr zu Jahr vorkommenden Schwankungen hier und da waren, zeigt nachfolgende Tabelle besonders deutlich, aus der auch hervorgeht, wie gewaltig der Sault St. Marie-Kanal, die Verbindungsstrecke zwischen Huron- und Oberen See, alle anderen Kanäle an Bedeutung überragt. Die Zahlen bedeuten wieder Netto-Tons:

Name d. Kanals	1909	1910	1911	1912	1913
Sault St. Marie	27 861 245	36 395 687	30 951 709	39 669 655	42 699 324
St. Lawrence.	2 410 629	2 760 752	3 105 708	3 477 188	4 302 427
Welland	2 025 951	2 326 290	2 537 629	2 851 915	3 570 714
Chambly	752 117	669 299	599 829	618 415	555 602
Ottawa	336 939	385 261	320 071	392 350	365 438
Murray	102 291	177 941	163 457	170 081	180 576
Rideau	91 774	134 881	172 227	160 133	171 223
St. Andrew's.	—	8 283	47 135	95 549	81 295
St. Peters....	79 850	85 951	75 298	74 809	71 514
Trent........	59 952	46 263	57 290	77 150	55 800

Der Löwenanteil, über drei Viertel des Gesamtverkehrs, entfällt auf Bergwerksprodukte (1913: 76,73 %); in weitem Abstand folgen an zweiter Stelle Landwirtschaftsprodukte (16,40 %), dann Fabrikate (3,61 %), Holz (3,22 %) und tierische Produkte (0,04 %).

Zur Beurteilung der Leistungsfähigkeit der kanadischen Kanäle muss man berücksichtigen, daß sie infolge des auch im südlichen Teil des Landes schon ziemlich harten Klimas alljährlich mehrere Monate lang unbenutzbar sind. In der Provinz Quebec wurde z. B. im Jahre 1912 die Schiffahrt auf den Kanälen zwischen dem 25. April und 1. Mai aufgenommen und zwischen dem 30. November und 6. Dezember wieder geschlossen. Diese Verhältnisse sind klimatisch ungefähr als normal zu betrachten. Der Hafen von Toronto (am Ontario-See) ist im Jahr durchschnittlich an vollen 108 Tagen, der Unionshafen Duluth (am Oberen See) gar an 147 Tagen durch Eis gesperrt!

Der Sault St. Marie-Kanal, die weitaus verkehrsreichste der künstlichen kanadischen Wasserstraßen, der den durch Stromschnellen unschiffbaren natürlichen Abfluß des Oberen Sees in den Huron-See nördlich umgeht, teilt sich in den vom Oberen See kommenden Gesamtverkehr mit einem südlichen Umgehungskanal auf dem Gebiete der Vereinigten Staaten, übertrifft den letzteren aber an Verkehrsstärke etwa um das Zweieinhalbfache, obwohl der größte Teil der passierenden Güter in Unionsgeschäften sich abwickelt.

Auch auf dem Sault St. Marie-Kanal, dessen Verkehr ja gewissermaßen typisch für das Wirtschaftsleben des ganzen Landes ist, und der nahezu symbolisch als

Name	Lage	Bau	1. Umbau	2. Umbau	Ueberwundene Niveaudifferenz (Fuß)	Länge (stat. miles)	Tiefe (Fuß)	Spiegelbreite (Fuß)	Sohlenweite (Fuß)	Schleusen	
										Zahl	Dimensionen (Fuß)
Lachine-Kanal	Montreal—Lachine	1821—1825	1843—1848	1873—1901	45	$8\frac{1}{2}$	9—18	150	—	5	200×45
Soulanges-Kanal	Cascade Point—Coteau Landing	1892—1899	—	—	84	14	15	164	100	5	280×45
Cornwall-Kanal	Cornwall—Dickinsons Landing	1844—1847	1897—1900	—	48	11	14	154	90	6	270×75
Farrans Point-Kanal ..	Umgehung einer Stromschnelle im St. Lorenz-Strom	1844—1847	1897—1900	—	$3\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	14	154	90	1	800×45
Rapide Plat-Kanal....	desgl.	1844—1847	1884—1897	—	$11\frac{1}{2}$	$3\frac{2}{3}$	14	152	80	2	270×45
Galops-Kanal	desgl.	1844—1846	1888—1903	—	$15\frac{1}{2}$	$7\frac{3}{4}$	14	144	80	3	270×45 303×45 800×50
Murray-Kanal	Durchstich durch die Murray-Halbinsel im Ontario See	1882—1890	—	—	—	$5\frac{1}{4}$	11	124	80	—	—
Welland-Kanal	Ontario-See—Erie-See (Umgehung des Niagara)	1824—1833	1872—1887	—	$326\frac{3}{4}$	$26\frac{3}{4}$	14	—	—	26	270×45
Sault St. Marie-Kanal (Canadian Ship Canal)	Oberer See—Huron-See	1888—1895	—	—	18	1	$20\frac{3}{4}$	150	141,8	1	900×60
St. Annes-Schleuse...	Umgehung einer Stromschnelle bei Montreal	1814—1816	1833—1843	—	3	$\frac{1}{8}$	9	—	—	1	200×45
Carillon-Kanal	Schiffbarmachung des Ottawa-Flusses	1819—1833	1871—1887	—	16	$\frac{3}{4}$	9	110	100	2	200×45
Grenville-Kanal	Umgehung der Long Sault-Stromschnellen	1819—1833	1871—1887	—	$43\frac{3}{4}$	$5\frac{3}{4}$	9	50—80	40—50	5	200×45
Rideau-Kanal	Ottawa-Fluß—Ontario-See	1826—1832	—	—	$457\frac{1}{2}$	$126\frac{1}{4}$	5	80	54—60	49	144×33
Perth-Zweigkanal.....	Rideau-Kanal—Perth	1883—1892	—	—	26	7	5,6	80	40—60	2	134×33
St. Ours-Schleuse	Kanalisierung des Richelieu-Flusses	1844—1849	—	—	5	$\frac{1}{8}$	7	—	—	1	200×45
Chambly-Kanal	Umgehung von Stromschnellen im Richelieu-Fluß	1831—1843	—	—	74	12	$6\frac{1}{2}$	60	36	9	(118—125) × ($22\frac{1}{2}$—24)
Trent-Kanäle	System von vielen Wasserstraßen zwischen Ontario- und Huron-See	1837	—	—	—	$165\frac{1}{4}$	7—14	—	—	13	134×33
St. Peters-Kanal	Seekanal am Kap Breton (Neuschottland)	1854—1869	1875—1881	—	—	$\frac{2}{5}$	18—19	50	—	5	200×48
				Heute verlassene Kanäle:							
Beauharnois-Kanal ...	Vorläuf. d. Soulanges-Kanals	1842—1845	—	—	$82\frac{1}{2}$	12	9	120	80	9	200×45
Coteau du Lac-Kanal, Split Rock-Kanal...., Cascade Point-Kanal	desgl.	1779—1783	1814—1817	—	$82\frac{1}{2}$	—	—	—	—	—	20×6
Burlington Bai-Kanal.	Ontario-See	1825—1832	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Desjardins-Kanal.....	desgl.	1826—1837	—	—	—	—	—	—	—	—	—

der „Canadian Ship Canal" par excellence bezeichnet wird, überwiegt der Erz-, insbesondere der Eisentransport, ganz gewaltig. Von den 42 699 324 Tons des Jahres 1913 entfielen rund zwei Drittel, nämlich 32 445 067, auf derartige Güter. Daneben aber hebt sich auch der Getreidetransport von Jahr zu Jahr in geradezu rapidem Tempo, wie es der rasch fortschreitenden Ausdehnung des Ackerbaues im kanadischen Westen und der Erschließung neuer, bisher verkehrsloser Gebiete durch die „Grand Trunk", die zweite kanadische Ueberlandbahn, die über Winnipeg zum Oberen See ihre kürzeste Mündung vorstreckt, natürlich ist. Der kanadische Sault St. Marie-Kanal beförderte folgende Weizenmengen, wobei zu beachten ist, daß die Angaben für die Jahre 1895—1908 die gesamten, die für die Jahre 1909—1913 nur die aus Kanada kommenden Weizentransporte umfassen, wodurch der rapide Aufschwung des kanadischen Weizengeschäfts nur um so deutlicher in die Erscheinung tritt. Der Kanal beförderte folgende Mengen Weizen (in Bushels):

Jahr	Bushels	Jahr	Bushels	
1895	4 518 334	1905	25 983 100	
1896	19 314 234	1906	34 389 300	
1897	17 925 834	1907	49 399 967	
1898	9 746 600	1908	58 574 034	
1899	12 759 634	1909	48 047 833	nur kanadischer Weizen.
1900	9 292 034	1910	51 774 833	
1901	9 639 534	1911	63 641 000	
1902	27 912 500	1912	83 734 034	
1903	32 233 934	1913	101 066 134	
1904	29 794 100			

Durch den parallelen Kanal der Unionseite, den St. Marys Falls-Kanal gingen 1913 gleichzeitig 40 660 766 Bushels, so daß im vorigen Jahre insgesamt 141 726 899 Bushels Weizen vom Oberen zum Huron-See befördert wurden, gegenüber nur 109 842 031 im Jahre zuvor.

Es ist unerfreulich für Kanadas Wirtschaftsleben, daß der weitaus größte Teil dieser stattlichen Gütermengen auf dem weiteren Wege zum Meere die kanadischen Wasserstraßen verläßt und sich nicht den kanadischen, sondern den nordamerikanischen Seehäfen zuwendet. Schon der sehr viel geringere Verkehr der weiter stromabwärts gelegenen, meernäheren kanadischen Kanäle weist deutlich genug auf diese Tatsache hin, die einmal durch die größere Nähe der Unionsseehäfen, andererseits durch die leichte klimatische Benachteiligung der nördlicheren kanadischen Binnenwasserstraßen durchaus erklärlich ist. Obwohl ein deutliches Streben obwaltet, die kanadischen Sendungen den kanadischen Häfen zuzuführen, bleibt das Uebergewicht des nordamerikanischen Verkehrs doch unverkennbar. Folgende Tabelle, die sich speziell auf die Weizensendungen (in Bushels) und das Jahr 1913 bezieht, ist in dieser Hinsicht sehr lehrreich:

Von Port Arthur (kanadischer Hafen):

	im Canadian Ship-Kanal	im St. Marys Falls-Kanal
nach kanadischen Wasserstraßen	58 345 267	6 099 033
„ nordamerikan. „	39 282 500	28 419 000

Von Duluth (Unionshafen):

	im Canadian Ship-Kanal	im St Marys Falls-Kanal
nach kanadischen Wasserstraßen	1 135 200	4 634 466
„ nordamerikan. „	2 303 166	1 507 867

Die Schiffahrt auf den großen Seen nährt sich fast ganz vom Güterverkehr; die Personenbeförderung ist absolut groß, relativ gering: 1909 passierten den Sault St. Marie-Kanal nur 60 000 Fahrgäste, aber Güter im Werte von 2¼ Milliarden Mark. Den Gesamthandel auf den fünf Seen schätzt Halbfaß[1]) für 1909 auf 90 Mill. t, von denen freilich der Löwenanteil auf die Schiffahrt der Vereinigten Staaten entfällt. Der Anteil der einzelnen Seen an der nordamerikanischen Schiffahrt (für die kanadische fehlen leider die Angaben) stellte sich 1909 wie folgt:

Oberer See	44,1 Mill. t.
Erie-See	18,7 „ „
Michigan-See	14,1 „ „
Huron-See	1,5 „ „
Ontario-See	0,5 „ „

(Nach „Monthly Summary of Commerce and Finance in the United States", Washington 1910.)

Unter den Wasserstraßen, die den Verkehr von kanadischem Boden auf Unionsgebiet hinüberziehen, müssen vor allem zwei nicht-kanadische Kanäle kurz erwähnt werden. Am wichtigsten ist der Erie-Kanal, die bedeutendste künstliche Wasserstraße der Union überhaupt, die den Erie-See mit dem Hudsonfluß verbindet, und die nach ihrem gegenwärtigen Umbau noch ungleich mehr als bisher eine verkehrsansaugende Wirkung ausüben wird. Sehr bedeutsam ist aber auch der Champlain-Kanal, der dem Hudsonfluß eine direkte schiffbare Verlängerung nordwärts durch den Richelieufluß und den Champlain-See zum St. Lorenzstrom schafft und somit eine geradlinige Wasserstraße New York—Montreal herstellt.

Es ist für Kanada verkehrsgeographisch eine sehr betrübende Tatsache, daß die Hauptstadt des Binnenlandes, Winnipeg, das große Getreide-Sammelbecken für den fruchtbaren kanadischen Westen, keine natürliche Wasserverbindung zum St. Lorenzstrom bzw. zu den großen Seen besitzt. Der gewaltige, nördlich der Stadt liegende Winnipeg-See, der trotz seiner nirgends über 27 m hinausgehenden Tiefe der preußischen Provinz Sachsen an Größe gleichkommt, wird von Prof. W. Halbfaß geradezu als eine „Verkehrswüste" bezeichnet. Schuld daran ist die Tatsache, daß der Winnipegfluß und der Red River, an dem Winnipeg liegt, die Durchflüsse des Winnipeg-Sees in die verkehrsarme und überaus ungünstig gelegene Hudson-Bai entwässern, die als ein halbarktisches Gewässer zu betrachten ist, zumal da ihre Verbindung zum freien Ozean, die Hudsonstraße, fast bis an den Polarkreis hinaufreicht. Zwar sind zurzeit Bestrebungen im Gange, zur Verbilligung der kanadischen Getreideausfuhr und in Verbindung mit dem Plan der sogenannten „Hudsonbai-Bahn", an der Mündung des Nelsonflusses, des Abflusses des Winnipeg-Sees einen neuen Seehafen ins Leben zu rufen, doch werden diese Betrebungen, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll, für Winnipeg selbst schwerlich Bedeutung erlangen. Eine vollwertige Wasserstraße von Winnipeg zum Oberen See würde von großem Wert sein, aber die Herstellung eines solchen Kanals kann kaum in Erwägung gezogen werden, da der Kanal über 500 km lang und entsprechend teuer werden müßte, so daß auf die Verbindung durch die Eisenbahn nicht verzichtet werden kann und Port Arthur und Fort William am Oberen See die westlichsten atlantischen Häfen Kanadas bleiben müssen.

Den kanadischen Wünschen, den Frachtenverkehr des Landes tunlichst in kanadische Seehäfen zu lenken, droht nun eine neue ernste Gefahr durch den großartigen Umbau des Eriekanals. Der zur Zeit des Baus (1816—26) nur 1,22 m tiefe, seit 1862 auf 2,12 m und seit 1895 auf 2,74 m vertiefte und für 370-t-Schiffe befahrbare Eriekanal entsprach schon längst nicht mehr den Anforderungen der neuen Zeit und hat seit 30 Jahren infolgedessen einen starken Verkehrsrückgang erfahren. Seit 1905 aber wird er abermals umgebaut, und wenn auch die zeitweise sehr lebhaft erörterten Pläne, ihn für große Ozeanschiffe befahrbar zu machen und ihm dementsprechend 6¼, ja sogar 11 m Tiefe zu geben, wegen der ungeheuren Kosten und der notwendigen, erheblichen Schädigung New Yorks wieder fallen gelassen wurden, so wird doch der künftige Eriekanal mit 3,66 m Tiefe und einer sehr beträchtlichen Breite (37,52 m Spiegel-, 22,8 m Sohlenbreite) fortan für

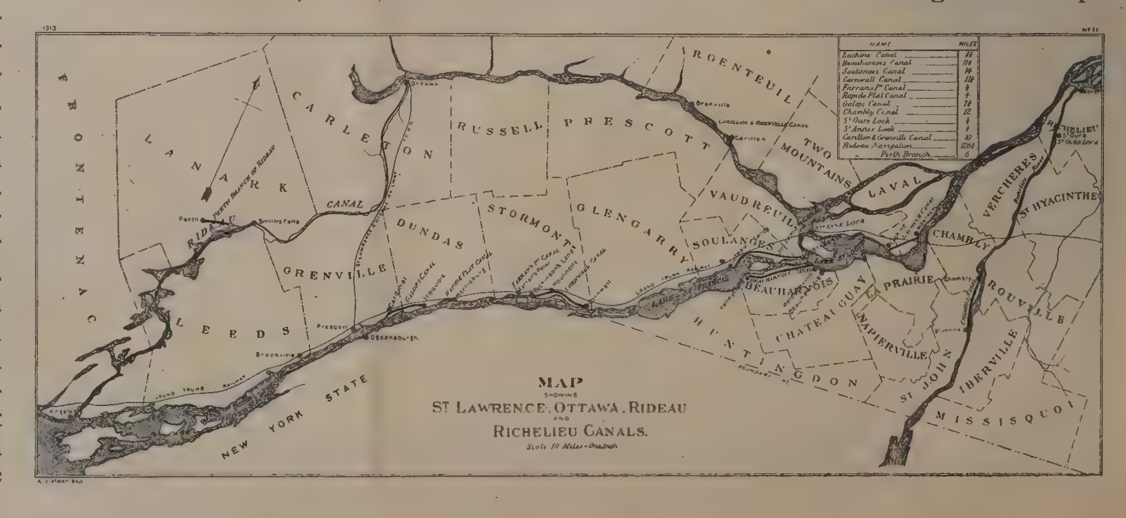
[1]) Prof. W. Halbfaß: „Seen als Verkehrsoasen und Verkehrswüsten" in „Weltverkehr und Weltwirtschaft", Septemberheft 1911 (S. 242).

Schiffe bis zu 2000 t benutzbar werden; kleinere Seeschiffe werden dann zu den großen Seen vordringen können und sicher die kanadischen Produkte noch mehr als bisher auf die Wasserstraßen und Seehäfen der Union entführen. — Im gleichen Sinne würde auch der geplante Großschiffahrtsweg vom Mexikanischen Golf zu den großen Seen wirken, dessen Verwirklichung freilich noch gut Weile hat.



Unter solchen Umständen muß Kanada natürlich darauf bedacht sein, dem amerikanischen Wettbewerb tunlichst durch ähnliche Anlagen die Spitze zu bieten. Die Wasserstraßen zwischen den drei oberen Seen und dem St. Lorenzstrom bzw. dem Ontario-See lassen doch erheblich zu wünschen übrig, und es ist kaum zu verwundern, daß der Güterverkehr in so großem Umfang in die Kanäle der Vereinigten Staaten abfließt. Der Trentkanal, der die Verbindung zwischen dem Huron- und dem Ontario-See herstellt, ist, wie die Tabelle (S. 50) uns zeigt, schon über 70 Jahre alt und nur in einzelnen Strecken von etwas größeren Schiffen zu benutzen. Der längst notwendig gewesene Umbau des Trentkanals in Dimensionen, wie sie der Gegenwart angemessen sind, ist 1907 in Angriff genommen worden, zurzeit aber noch nicht beendet. Der neue Trentkanal wird durchgängig eine Tiefe von mindestens 2½ m aufweisen. Er wird in erster Linie Toronto zugute kommen, der ersten Industriesadt Kanadas.

Da jedoch der Weg von den oberen Seen zum Seehafen Montreal über den neuen Trentkanal und den Ontario-See noch immer einen recht großen Bogen beschreiben muß, ist neuerdings im Schoße der kanadischen Regierung der gewaltige Plan aufgetaucht, Montreal auf dem kürzesten Wege durch einen Großschiffahrtskanal mit dem Huron-See in Verbindung zu bringen. Ein Ausschuß ist jüngst beauftragt worden, das Projekt rechnerisch zu studieren und seine wirtschaftlichen Aussichten zu prüfen. Der Kanal würde zwischen dem St. Lorenzstrom bei Montreal und der Georgian-Bai des Huron-Sees einschließlich der vorhandenen natürlichen Wasserläufe nicht weniger als 450 Meilen lang sein müssen, und die Kosten würden volle 600 Millionen Mark betragen. Technische Schwierigkeiten würden kaum im Wege stehen, zumal da auf etwa vier Fünfteln der ganzen Strecke natürliche Wasserstraßen benutzt werden könnten, und die Niveaudifferenzen nicht erheblich sind. Wenn trotzdem die Kosten außerordentlich hoch erscheinen, so liegt dies daran, daß der Kanal in geradezu riesenhaften Dimensionen gebaut werden soll. Wenn über diese auch noch nichts beschlossen worden ist, so zeigt die Tatsache, daß man Seeschiffe von 12 000 t (!) künftig von der Mündung des St. Lorenzstroms zu den großen Seen gelangen lassen will, zur Genüge, wie hoch die kanadischen Zukunftspläne fliegen, mit denen man anscheinend einen entscheidenden Schachzug im Wettspiel



mit der Union um die Beherrschung der großen Seen tun will.

Sollte der kanadische Großschiffahrtsweg in der Tat verwirklicht werden, so ist es nicht unmöglich, daß man dann in den Vereinigten Staaten darauf mit einem nochmaligen Umbau des Eriekanals für ähnlich große Ozeandampfer antwortet, wie er ja schon vor dem jüngsten Umbau erörtert worden ist. Immerhin hätte dann Kanada vor dem Nebenbuhler einen entschiedenen und bedeutenden Vorteil erlangt, da der direkte Weg von Montreal zum Huron-See kürzer ist als der Weg von New York über den Erie-See zum Huron-See; als Nachteil bliebe ihm freilich das bis in den beginnenden Sommer ungünstige Klima der St.-Lorenz-Wasserstraße, das ja durch die jüngste Katastrophe der „Empreß of Ireland" am 29. Mai v. J. wieder in grelle Beleuchtung gerückt wurde. Andererseits ist zu beachten, daß Schiffahrtswege zu den großen Seen, die für 12 000-t-Schiffe befahrbar sind, mögen sie nun vom St. Lorenzstrom oder vom Hudson ausgehen, für Montreal und New York erhebliche Beeinträchtigungen darstellen können, insofern, als die großen Seeschiffe in zahlreichen Fällen nicht mehr ihre alten Güterumschlagshäfen benutzen, sondern neue aufsuchen werden, die tiefer im Binnenland liegen.

Auch im günstigsten Fall wird die Verwirklichung des letzterwähnten Projekts noch viele Jahre auf sich warten lassen müssen. Da die kanadische Regierung sich lebhaft des Planes annimmt, ist dieser immerhin keineswegs nur als ein lediglich theoretisch interessanter Gedanke zu behandeln, sondern als eine Idee, die Hand und Fuß hat und beste Aussichten auf Realisierung in absehbarer Zeit. Jedenfalls zeugt auch dies Verkehrsprojekt von dem großzügigen Geist, der die kanadische Regierung beseelt, und der am besten durch die Tatsache gekennzeichnet wird, daß zur Erleichterung der überseeischen Ausfuhr kanadischer Produkte von der Regierung bisher eine Summe von nicht weniger als zwei Milliarden Mark aufgewendet worden ist! Dr. R. Hennig.

Verbilligter Bagger-Transport

Von P. M. Grempe (Nachdruck verboten)

In einem jahrelang geführten Kampf um Verfrachtungserleichterung ist eine Entscheidung gefällt worden, die sicherlich das lebhafte Interesse unserer Leser finden wird. Im Prinzip handelte es sich um die anscheinend außerordentlich einfache Frage einer verbilligten Verfrachtung von Baggerteilen. Da aber eine derartige Maßregel aus zahlreichen Gründen eine außerordentlich eingehende Untersuchung nötig macht, weil jede neue Vergünstigung oder Erleichterung andere Interessenten auf den Plan ruft, die nunmehr wieder für Gebrauchsgegenstände ihres Gewerbes ähnliche Vorteile wünschen, so ist ohne weiteres einzusehen, daß nicht selten die anscheinend so einfache Frage auch ein Problem von großer wirtschaftlicher Bedeutung für die Eisenbahn selbst wird. Anderseits wird natürlich durch jede Frachtermäßigung der Eisenbahn unserer Binnenschiffahrt der Wettbewerb erheblich erschwert.

Als zuerst die Frage der Verfrachtungserleichterung für Baggerteile bei der zuständigen Instanz der deutschen Eisenbahnverwaltungen zur Erörterung stand, wurden hauptsächlich folgende Gesichtspunkte geltend gemacht:

Nach der Anmerkung zu Ziffer 7 der Stelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II gehören zu den Eisenbahnwerksteilen auch Teile von Brückenwagen, Kranen, Drehscheiben und Schiebebühnen. Daraufhin ist beantragt worden, auch Teile von Baggern, soweit sie nur aus Stab- und Formeisen, Säulen und Platten bestehen, zu der billigen Verfrachtung nach Spezialtarif II zuzulassen und dementsprechend in der eben erwähnten Anmerkung auch „Bagger" aufzunehmen. Die Ursache dieses Antrages lag in einer Entscheidung der Eisenbahndirektion Altona, nach der die als Eisenbauwerksteile sich darstellenden Baggerteile nicht nach Spezialtarif II, sondern als Maschinenteile nach dem teureren Spezialtarif I verfrachtet werden müssen.

Der Antrag wurde so begründet: Die Bagger enthielten neben eigentlichen Maschinenteilen, wie Maschine und Kessel, Getriebeteile, Getriebe und Laufachsen, Steinbrecher, Rohrleitungen, Eimer, Eimerketten, auch eine grössere Anzahl von Eisenbauwerksteilen. Hierzu rechneten Plattform, Wellblechhäuschen für Maschine und Kessel, Stützen, Eimerleitern, Riemen, Trichter, Siebe, Schornstein usw. Diese Teile seien früher nach Spezialtarif II, also billig, verfrachtet, auf Grund der Altonaer Entscheidung aber später dem teureren Tarife zugewiesen worden.

Als Begründung wurde geltend gemacht, dass unter der erwähnten Anmerkung nur eiserne feststehende Anlagen zu verstehen seien. Sei aber diese Tarifauslegung richtig, so bedeutete die Aufnahme der in der Anmerkung genannten „Teile von Brückenwagen, Kranen usw." eine Ausnahme von der Regel. Die Gründe aber, die zu dieser abweichenden Tarifierung bestimmt haben, müssten mit derselben Berechtigung auch für Baggerteile gelten. An jedem Bagger kämen Eisenbauwerksteile der genannten Art in derartigem Umfange vor, dass sie für sich volle Wagenladungen ausmachen. Das zeigt folgendes Beispiel:

Trockenbagger

	Gewicht in Tonnen		
Gesamtgewicht	28,4	41,7	95,4
davon Eisenbauwerksteile	16,1	17,9	31,3
in Prozenten	45,0	43,0	43,0

Löffelbagger

	Gewicht in Tonnen	
Gesamtgewicht	38,5	43,5
davon Eisenbauwerksteile	16,1	17,3
in Prozenten	42,0	40,0

Im Jahre 1908 hat man sich dann im deutschen Eisenbahnwesen dahin geeinigt, die Ausnahme zunächst auf die Eisenbauwerksteile von Brückenwagen, Kranen, Drehscheiben und Schiebebühnen zu beschränken, die Aufnahme anderer, Eisenbauwerksteile darstellender maschineller Anlagen aber vom Nachweise des wirtschaftlichen Bedürfnisses abhängig zu machen.

Die Bagger bestehen nun nach Mitteilungen des „Vereins Deutscher Brücken- und Eisenbau-Fabriken" zum großen Teil aus Gegenständen, die als Eisenbauwerksteile gelten. Baggerteilen, die sich nach Herstellung und Verwendung von den tarifarisch als Eisenbauwerksteile nach Spezialtarif II zugelassenen Gegenständen nicht unterscheiden, könne daher die Verfrachtungserleichterung nicht gut versagt werden. Die Menge der als Eisenbauwerksteile in Betracht kommenden Baggerteile sei erheblich, wie folgende Vergleichszahlen zeigen:

Gesamtgewicht in Tonnen	davon Eisenbauwerksteile in Tonnen	in Prozenten
Trockenbagger		
16,2	9,2	56,8
21,0	10,4	49,5
32,0	19,2	60,0
37,0	16,0	43,0
78,0	38,0	48,7
225,0	141,8	63,0
Naßbagger		
55,0	22,4	40,7
60,0	31,2	32,1
90,0	42,7	47,5

Als Eisenbauwerksteile sind dabei angesehen bei den Trockenbaggern: Eimerleitern, Ausleger, Ueberdachung von Maschine und Kessel, Leiterhalter, Baggerhaus; bei den Naßbaggern: Eimerleitern, Haupt- und Hebebock mit Schüttrinnentrichter, Maschinenhaus über Maschine und Kessel, Geländer, Treppenbelag und Schornstein (Rauchzüge). Daneben können auch einzelne große Formstücke, wie Zahnräder, Anker, wenn sie im übrigen den Bedingungen der Stelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II entsprechen, als Formstücke nach diesem Tarif verfrachtet werden.

Bei der Beratung vertrat eine Eisenbahndirektion zunächst den Standpunkt, dass ein wirtschaftliches Bedürfnis für die Verfrachtungserleichterung nicht genügend nachgewiesen sei. Wenn aber dem Antrage stattgegeben werden solle, so müssten auch Teile von Dampframmen die gleiche Verfrachtungsvergünstigung erfahren.

Von dem Vertreter einer anderen Eisenbahndirektion wurde u. a. hervorgehoben, daß sich auch die Berücksichtigung der Ufer- und Dammbefestigung empfehle. Diese seien einfache eiserne Wände, die, wie der Name besagt, zur Befestigung der Ufer von Stromläufen usw. benutzt werden.

Von einem Vertreter der Eisenbahndirektion Berlin wurde bemerkt, daß der hohe Wert der Bagger (bis zu 30 000 Mark) gegen das wirtschaftliche Bedürfnis spreche. Bei der Bewilligung von Verfrachtungserleichterungen für Baggerteile sei auch Vorsicht am Platze, da bereits gleichartige Wünsche zugunsten der Dampframmen geltend gemacht werden.

Nachdem die Erörterung sich noch einige Zeit im Sinne der kurz erwähnten Ansichten für und wider die Transportverbilligung bewegt hatte, wurde der Antrag abgelehnt.

Aber bereits nach Jahresfrist beschäftigte diese Frage die Eisenbahnbehörden aufs neue. Für die gewünschte Frachtverbilligung wurde nunmehr geltend gemacht: Es kann keinem schwerwiegenden Bedenken unterliegen, unter die in der erwähnten Anmerkung aufgeführten, ausnahmsweise begünstigten Bauwerksteile von maschinellen Anlagen auch Baggerteile aufzunehmen. Zu prüfen bleibt dabei nur, ob zu dieser Ergänzung ein Bedürfnis besteht und ob dieser Schritt nicht neue Berufungen zur Folge hat. Das wirtschaftliche Bedürfnis liegt bei den in Frage stehenden Teilen in gleichem Umfange vor wie bei den Teilen von Kranen usw.; auch der Wert ist, soweit es sich um die Teile an

und für sich handelt, kein anderer. Was die Berufungen anlangt, so dürfte die Berücksichtigung der Teile von Rammen berechtigt sein.

Bei den Rammen (in Betracht kommen hier im allgemeinen nur Dampframmen) ist das Rammgerüst der wesentlichste Eisenbauwerksteil aus Stab- und Formeisen (Trägern). Das Gewicht ist sehr verschieden, wie folgende Ermittelungen zeigen:

Gerüst	3 500 bis	23 000 kg
außerdem:		
Maschine mit Kessel	3 000 „	7 000 „
Rammbär	700 „	4 000 „

Ferner informiert folgende Ermittelung:

Vollständige „Universal-Heißdampf-Beton-Strahlramme“:

	Spezialtarif I Maschinenteile	Spezialtarif II Eisenbauwerksteile
Dampfkessel mit Armatur und Röhren	4 500 kg	
Dampfwinde mit Windenwagen, aus Eisenbauwerksteilen hergestellt	3 200 „	1 200 kg
Unterwagen, zusammengenietet aus U-Eisen, Winkeleisen, Flacheisen und Walzblechen mit Verbindungs- und Auflagerteilen		4 803 „
Oberwagen, zusammengesetzt wie Unterwagen		7 000 „
Rammgerüst		14 460 „
Rammbär (Formstück nach Absatz 11 Spezialtarif II)		5 217 „
	7 700 kg	32 680 kg

Bei anderen Dampframmen besteht die gesamte Anlage aus:
6 298 und 2 500 kg Maschinenteilen des Spezialtarifs I,
10 898 „ 7 600 „ Eisenbauwerksteilen und Formstücken des Spezialtarifs II.

Demnach treten bei den Rammen die Bauwerksteile dem Gewicht nach sogar im allgemeinen noch mehr hervor als bei den Baggern.

Gegen einen weiteren Vorschlag in der Auslegung des Frachttarifs wurde geltend gemacht, dass unter Umständen von der Frachtvergünstigung alle Teile von Maschinen, soweit sie aus Stab- und Formeisen, Säulen und Platten des Spezialtarifs II bestehen, von diesem billigen Tarif ergriffen werden würden. In diesem Sinne bewege sich auch ein Antrag, der die Zulassung angenieteter oder angeschraubter kleiner Gußstücke bei den Eisenbauwerksteilen wünscht. Wolle man aber den Kreis der Zubehörteile ausdehnen, so ist schließlich vom Standpunkt der Eisenbahnen zu befürchten, dass auch eigentliche Maschinenteile nach dem billigen Tarif befördert würden. Dann müßten auch im weiteren Sinne des Wortes zu den Eisenkonstruktionen zu rechnende Erzeugnisse aus dem Gebiete des Kessel- oder Schiffbaues, Schleusen- und Stemmtore, Gefäße für Brauereien, Brennereien und die chemische Industrie nach Spezialtarif II zugelassen werden. Dementsprechend hat auch schon der „Verein Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller“ beantragt, zu den in dieser Tarifstelle zu berücksichtigenden Bauwerksteilen zahlreiche Erzeugnisse, wie Wipper (zur mechanischen Beschickung von Eisenerzbehältern), Transportwagengestelle usw., aufzunehmen.

Da es nun die Absicht der zuständigen Instanz der deutschen Eisenbahnverwaltung war, grundsätzlich nur Bauwerksteile von in sich selbst unbeweglichen Anlagen zu der in Rede stehenden billigen Verfrachtung zuzulassen und von diesem Standpunkt nur bei wenigen, bestimmt genannten Ausnahmen abzuweichen, so sind die Richtlinien für Verfrachtungsverbilligungen an und für sich gegeben. Jedenfalls, das wurde seitens einer Eisenbahndirektion besonders hervorgehoben, muß anerkannt werden, daß die bisherige Tariffassung einer Klarstellung bedarf. Hierzu liegt eine Notwendigkeit auch darum vor, weil die im Jahre 1901 von einer Handelskammer gegebene Definition des Begriffes „Konstruktion (Eisenbauwerk)“ nicht mehr aufrechterhalten werden könne. Die damals ausgesprochene Ansicht, unter einem Eisenbauwerk sei nur ein in sich unbewegliches Werk zu verstehen, ist nämlich durch die Entwicklung überholt worden. Man hat sich im Laufe der Jahre daran gewöhnt, auch Teile in sich beweglicher Werke, die nur aus gewalztem Eisen zusammengesetzt sind, als Eisenbauwerksteile zu bezeichnen. Wollte man sich jetzt noch streng an die erwähnte Unterscheidung halten, so müßten z. B. Teile in sich beweglicher Brücken, wie Klapp- oder Drehbrücken, nicht nach dem billigeren Spezialtarif II verfrachtet werden dürfen.

Bei der weiteren Beratung wurde für die Fassung des Tarifs auch eine Klarstellung darüber gewünscht, daß auch Eisenbauwerksteile aus Stahl in die in Rede stehende Tarifstelle fielen. Dieser Mangel hätte nämlich im Auslandsverkehr, wo entsprechende Ausnahmetarife beständen, schon wiederholt zu Zweifeln Veranlassung gegeben.

Schließlich einigte man sich auf die Gewährung der hier erörterten Verfrachtungsverbilligung dadurch, daß die Ziffer 7 der Tarifstelle „Eisen und Stahl“ unter b) folgende Fassung erhielt: Maschinelle Anlagen: Bagger, Brückenwagen, Dreh- (Klapp-) Brücken, Drehscheiben, Krane, Rammen und Schiebebrücken.

Damit war ein langwieriger Kampf um die Verfrachtungsverbilligung von Eisenbauwerksteilen, die für die Eisen- und Stahlindustrie, dann aber auch für zahlreiche andere Gewerbezweige und nicht zum wenigsten für den deutschen Tiefbau große Bedeutung haben, zum Abschluß gebracht. Wir bemerkten schon in unserer Einleitung, daß natürlich auch diese Maßregel der Binnenschiffahrt den Wettbewerb mit der Eisenbahn recht erheblich erschwert. Immerhin dürfte bei den von der erleichterten Verfrachtung auf unseren Eisenbahnen neu erfaßten Gütern vorstehend erörterter Art der Gesichtspunkt für die Interessenten des Binnenschiffahrtswesens unseren eingehenden Bericht rechtfertigen, daß es sich hier um Bauwerksteile handelt, die bei der Herstellung künstlicher Wasserstraßen von großer Bedeutung sind. Bagger, Rammen usw. spielen weiter bei der dauernden Instandhaltung und Verbesserung künstlicher und natürlicher Wasserstraßen eine erhebliche Rolle. Die nunmehr eingeräumte verbilligte Eisenbahnfracht für diese Vorrichtungen dürfte also insofern für die Binnenschiffahrt einen gewissen indirekten Vorteil haben, als sich infolge der verringerten Transportkosten von Baggern, Rammen usw. auch die Kosten der Herstellung, Verbesserung und Erhaltung künstlicher und natürlicher Wasserstraßen, wozu doch diese Vorrichtungen jahraus, jahrein in erster Linie in ausgedehntem Maße verwendet werden, etwas verringern dürften.

Schiffahrtrecht und verwandte Gebiete

Der Untergang einer mit Quebrachoholz beladenen Schute und der Ersatzanspruch gegen den Schiffseigner und die Versicherungsgesellschaft. Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 6. März 1914. Seit dem Jahre 1905 ließen die Norddeutschen Quebracho- und Gerbstoffwerke G. m. b. H. durch den Schiffseigner Peters in Hamburg Quebrachoholz von Hamburg nach Glückstadt transportieren. Zu diesem Zweck stellte P. Schleppdampfer und Schuten, in die das Holz in der Weise verladen wurde, daß es aus den Luken herausgebaut und mit Persenningen zum Schutz gegen einschlagendes Wasser abgedichtet wurde. Diese Art der Verstauung war der G. m. b. H. bekannt und von ihr gutgeheißen worden. Der Vorteil für die Holzfirma bestand hierbei darin, daß bei dieser Beladungsweise die Schuten weit größere Mengen Holz führen konnten, wodurch die Fracht erheblich billiger wurde. Der in dieser Weise vorgenommene Transport war stets ohne Unfall verlaufen, bis am 29. Dezember 1911 die Schute „Lena“ des genannten Eigners auf der Unterelbe voll Wasser schlug und mit der Holzladung versank. Wegen dieses Verlustes verklagte die Holz-G. m. b. H. den Schiffseigner P. auf Schadenersatz, da ihn sowohl als den Schleppführer B. und den Schutenführer Sch. Verschulden treffe. Dem Beklagten schlossen sich als Nebenintervenientinnen die Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft und die Versicherungs-Gesellschaft von 1873, beide in Hamburg, an. Das Landgericht Hamburg wies die Klage ab. Die von der Klägerin gegen dieses Urteil eingelegte Berufung wurde vom Oberlandesgericht Hamburg mit folgender Begründung zurückgewiesen: Von einem Verschulden des Schlepper- bzw. Schutenführers kann keine Rede sein. Es fragt sich daher nur, ob den Beklagten selbst ein Verschulden trifft, welches darin bestehen würde, daß die „Lena“ bei Antritt der Reise nicht ordnungsmäßig beladen oder nicht fahrtüchtig gewesen ist. Auch diese Frage ist zu verneinen. Die Verladung des Holzes aus der Luke heraus kann dem Beklagten von der Klägerin nicht zum Vorwurf gemacht werden, weil sie, wie die Aussage des Prokuristen Sp. ergibt, mit dieser Art der Verladung einverstanden gewesen ist. Es bleibt also lediglich die Frage der Fahrtüchtigkeit der Schute. Beklagter hat den Entlastungsbeweis zu führen, hat ihn aber nach Ansicht dieses Gerichts erbracht. Der VII. Senat des Hanseatischen Oberlandesgerichts hat allerdings in dem Prozeß des jetzigen Beklagten gegen die Norddeutsche Versicherungs-Gesellschaft in seinem Urteil vom 21. November 1913 sich dahin ausgesprochen, daß eine Kastenschute, die nach der Unterelbe gesandt ist, ohne daß die Luken in gehöriger Weise mit Deckeln verschlossen sind und ohne daß eine Möglichkeit besteht, diese gehörige Schließung noch während der Fahrt vorzunehmen, für die Fahrt auf der Unterelbe nicht fahrtüchtig sei. Zu dieser Feststellung gelangt das Urteil aber ohne die vor dem jetzt erkennenden Gericht erfolgte Beweisaufnahme und nur in Rücksicht auf die Haftung der Seeversicherungsgesellschaft dem Versicherungsnehmer gegenüber. Nach der jetzt erfolgten Beweisaufnahme muß aber für das Verhältnis des Befrachters zum Verfrachter festgestellt werden, daß im vorliegenden Fall die Schute „Lena“ für die beabsichtigte Reise von Hamburg nach Glückstadt fahrtüchtig gewesen ist. Ist sie trotzdem gesunken, so beruht das auf ungehöriger Abdichtung der Lukenöffnung durch den Schutenführer Sch., obwohl das Schiff vor Antritt der Reise in fahrtüchtigem Zustand, gehörig eingerichtet und ausgerüstet war. Nach der Aussage der Zeugen von H. und Sch. hat die „Lena“ eine einzige Luke gehabt, etwa 3½ m breit, etwa 15 m lang. Zum Abdichten des Holzes, das etwa ½ m aus der Lukenöffnung herausgebaut wurde, waren vier gut erhaltene, wasserdichte Persenninge an Bord, völlig groß genug, um das Holz und die Luke abzudichten und an der Lukenkumming fest verschalkt zu werden. Wenn

dieses Beladen, Abdichten und Verschalken in vorbezeichneter Weise ordnungsmäßig vorgenommen wurde, so wurde dadurch, auch wenn der Lukendeckel nicht aufgelegt war, nach Aussage von H. und Sch., die jahrelang so gefahren haben, und nach dem Gutachten von Th. ein so fester Verschluß der Luke, ein solcher Schutz gegen überkommendes Wasser geschaffen, daß ein Eindringen desselben in die Luke nicht erfolgen konnte. Demnach war die Berufung zurückzuweisen. (Aktenzeichen Bf. V. 189/13.)

sk. (Nachdr., auch im Auszug, verb.)

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat März 1915. Das „Reichsarbeitsblatt“ veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat März: Der Rheinschiffahrtsverkehr blieb trotz der vielen Arbeitstage, die der Monat März aufwies, und die in erster Linie die Zechen in die Lage versetzten, eine höhere Gesamtförderziffer als in den Vormonaten zu erreichen, im allgemeinen ruhig, wenn schon die Kohlenverfrachtungen lebhafter waren. Es bestand auch im März nicht die Möglichkeit, die der Rheinschiffahrt zur Verfügung stehenden Kähne und Dampfer lohnend zu verwenden; für die in der Fahrt befindlichen Fahrzeuge war infolge der langen Reisedauer sowie der äußerst gedrückten Fracht- und Schlepplöhne ein nennenswerter Nutzen nicht zu erzielen. Die Schlepplöhne beharren auf dem bisherigen Tiefstande von im Durchschnitt 0,80 M für die Tonne ab Ruhrhäfen nach Mannheim und haben auch für die nächsten Wochen, sofern der Verkehr keine bedeutende Belebung erfährt, eine Aufwärtsbewegung kaum zu erwarten. Der Rhein-Seeverkehr ist auch weiterhin sehr gering.

Die Arbeiterverhältnisse in der Neckarschiffahrt sind wie im Februar auch im März die gleichen geblieben. Bei dem fast durchweg übernormalen Wasserstande des Neckars und dem immer noch regen Frachtverkehr talwärts ist stets mit Arbeitsangebot als Nachfrage nach Arbeit vorhanden.

Der Schiffahrtsbetrieb auf der Elbe hat im Monat März durch das am Anfang des Monats eintretende außergewöhnliche Hochwasser eine empfindliche Störung erfahren. Die Bewegungen der Fahrzeuge mußten zeitweilig ganz eingestellt werden, schon aus dem Grunde, weil die Brücken nicht mehr passierbar waren; anderseits waren auch die Umschlagstellen an den böhmischen Plätzen überflutet, und es hat teilweise ungefähr 14 Tage gedauert, ehe die Umschlagsplätze wieder benutzbar werden konnten. Die Verschiffungen von den böhmischen Plätzen waren daher längere Zeit ganz eingestellt, was sich namentlich in Hinsicht auf die fehlenden Kohlenzufuhren empfindlich bemerkbar machte. Nach Verlauf des Hochwassers wurden die Verladungen wieder aufgenommen, doch konnten Verladungen infolge des andauernden Wagenmangels nur in beschränktem Umfange erfolgen. An den sächsischen Umschlagsplätzen begannen gegen Ende des Berichtsmonats ziemlich umfangreiche Getreideverladungen. Was den Bergverkehr ab Hamburg anbelangt, so ist solcher unverändert schwach. Der Mannschaftsmangel macht sich in immer fühlbarerer Weise geltend.

Die Schiffahrt auf den märkischen Wasserstraßen war im März wohl eröffnet, wurde aber durch das mehrmalige Hochwasser der Elbe und durch Hochwasser- und Eisverhältnisse der Oder beeinträchtigt. Immerhin zog sich viel Leerschiffahrt nach der Oder, um im oberschlesischen Kohlenversand Beschäftigung zu finden. Denn die Beschäftigung im märkischen Bezirk bleibt flau. Massengüter kommen wenig zum Versand, da das Baugeschäft ungünstig liegt, während die Getreideladungen infolge der Organisation des Getreideabsatzes nicht so fallen wie sonst. Die Eildampferlinien haben wohl Beschäftigung in der Fahrt auf Berlin, während von Berlin wenig Wasserbeförderungen sich ergeben. Da die Binnenschiffahrt die hohen Löhne nicht zahlen kann, so sind viele Schiffer in anderen Zweigen beschäftigt, so daß sich, verstärkt durch fortgesetzte Einziehungen, ein Leutemangel bemerkbar macht. Behördlich wird jetzt auf eine Mehrbenutzung der Wasserstraßen aufmerksam gemacht.

Personalnachrichten

Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht, nachstehenden Personen das Königlich preußische Ordenszeichen des Eisernen Kreuzes zu verleihen. Es haben erhalten:

Die Regierungsbaumeister Friedrich Eisenberg (†) beim Kanalbauamt Hannover-Linden und Georg Engberding (†) bei der Emschergenossenschaft in Essen. Der Regierungsbaumeister in der Wasserbauabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten Karl Frentzen und Karl Hoffbauer. Der Baurat Alfred Loebell, Vorsteher des Wasserbauamts II in Minden; der Regierungsbaumeister in der Wasserbauabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten Karl Rust.

Ferner die nachstehenden Baubeamten der Königlich sächsischen Straßen- und Wasserbauverwaltung, und zwar: die Bauräte Albrecht Emil Matthes, Vorstand des Straßen- und Wasserbauamts Dresden I, und Otto Richard Woldemar Lehnert bei der Wasserbaudirektion; der Bauamtmann Artur Hermann Grohmann beim Straßen- und Wasserbauamt Leipzig; die Regierungsbaumeister Kurt Wilhelm Eichler beim Straßen- und Wasserbauamt Annaberg, Kurt Walter Trozitzsch beim Straßen- und Wasserbauamt Leipzig und Georg Ludwig Voigt bei der Wasserbaudirektion; die Regierungsbauführer Friedrich Heinrich Hermann Hirche beim Straßen- und Wasserbauamt Dresden I, Robert Arno Erich Gruhle; ferner der zu den Erweiterungsbauten des Kaiser-Wilhelm-Kanals beurlaubte Großherzoglich badische Bauinspektor Walter Menningen; Heusmann, Hermann, Baurat, Vorstand des Wasserbauamts Oranienburg; Möller, Eduard, Regierungsbaumeister, Fürstenwalde; Dr.-Ing. Blum, Otto, Professor an der Technischen Hochschule Hannover; Franzius, Georg, Regierungsbaumeister, Erweiterungsbau des Kaiser-Wilhelm-Kanals, Kiel; Hillebrandt, Willy, Oberingenieur bei den Siemens-Schuckert-Werken, Berlin; Odenkirchen, Friedrich, Regierungsbaumeister, Kanalbauamt Hannover.

Auf dem Felde der Ehre sind gefallen:

Jungwirth, F., Diplomingenieur, Schriftleiter der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“, Berlin, Inhaber des Eisernen Kreuzes;

Kröcher, Martin, Regierungsbaumeister bei der Meliorationsbauverwaltung Stargard i. Pomm.;

Siebert, Georg, Regierungsbaumeister bei der Meliorationsbauverwaltung Aurich.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Preußisch-Rheinische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Köln. Aus 1 222 950 M Einnahmen des Jahres 1914 verblieb nach Deckung aller Unkosten und nach 51 532 M Abschreibungen ein Reingewinn von 12 110 M.

Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft. Aus 608 398 M Einnahmen des Jahres 1914 konnten alle Ausgaben gedeckt und noch 50 644 M zu Abschreibungen benutzt werden.

Carl Meißner, Hamburg. Die Prokura von Conrad Meißner ist durch Tod erloschen, an Fräulein Mary Louisa Baum ist Prokura erteilt

Philipp Holzmann & Cie. G. m. b. H., Frankfurt (Main). In Hamburg ist eine Zweigniederlassung eingetragen.

Max Neubert & Comp., Breslau. Die Gesellschaft ist aufgelöst und Reinhold Jung alleiniger Inhaber der Firma.

Lüders & Stange, Lübeck. An Jürgen Peter Madsen ist Gesamtprokura erteilt.

Karl Schroers, Duisburg. Benno Dotterweich und Theodor Wübbels erhielten Gesamtprokura.

Benz & Cie. Rheinische Automobil- und Motorenfabrik A.-G., Mannheim. Die Prokura des Paul Richard Pelz ist erloschen.

Joh. C. Tecklenborg A. G. Schiffswerft und Maschinenfabrik, Bremerhaven. Dr. F. R. W. Böttcher ist durch Tod aus dem Vorstande ausgeschieden.

Fried. Krupp A.-G., Essen. Die Prokura des Bergrats Windmöller und des Bergingenieurs Foerster ist auf die Hauptniederlassung beschränkt, für diese ist auch dem Ingenieur Georg Siegert Prokura erteilt.

Elbeschiffahrtsgenossenschaft Aken e. G. m. b. H. Das erste Geschäftsjahr 1914 lieferte 3521 M Ueberschuß. Am Ende waren 166 (183) Genossen mit 16 600 M Haftsumme vorhanden. Die Genossenschaft, deren Dauer bis 1. März 1915 beschränkt war, ist in Liquidation getreten, die bisherigen Vorstandsmitglieder sind Liquidatoren. Die Liquidationseröffnungsbilanz weist 784 M Ueberschuß nach.

A.-G. Mainkette, Mainz. Aus 18 782 M Reingewinn kommen für 1914 pro Aktie 20 M Dividende zur Auszahlung.

A.-G. Reederei Norden, Norden. Die Abschreibungen für 1914 betragen 16 375 M, der Reingewinn 172 M.

Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim. Die Prokura des Ludwig Mattern ist erloschen.

Berliner Lloyd A.-G. Die Abschreibungen für 1914 betragen 278 677 M, der Reingewinn 116 580 M, die Dividende 5 % von 1 600 000 M.

Bremer Vulkan, Schiffbau und Maschinenfabrik, Vegesack. Nach 1 707 094 M Abschreibungen verblieben für 1914 1 384 600 M Reingewinn. Die Dividende beträgt 11% von 10 000 000 M.

Daimlermotoren-Gesellschaft, Untertürkheim. R. Braunschweig ist nicht mehr Prokurist. An P. Donndorf und E. Kopf ist Prokura für die Hauptniederlassung erteilt.

Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Nieder- und Mittel-Rhein, Düsseldorf. Nach Deckung von 1 196 017 M Betriebsunkosten verblieb aus 1914 ein Ueberschuß von 45 947 M, der auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Wilhelm Rothöft hat Gesamtprokura erhalten.

Deutsch-Oesterr. Dampfschiffahrt A.-G., Magdeburg. Die Abschreibungen für 1914 betragen 106 673 M, zur Deckung der sich ergebenden Differenz wurden 35 641 M vom Reservefonds übertragen.

Willem van Driel, Duisburg-Ruhrort. Paul Ahlfeld in Mannheim erhielt Gesamtprokura. Die Prokura des P. J. Haberneck ist erloschen.

C. Feuerloh, Stettin. Inhaber jetzt Witwe Auguste Hartwig geb. Suckow.

J. Frerichs & Co. A.-G., Einswarden. Der Reingewinn für 1914 stellte sich nach 286 669 M Abschreibungen auf 179 082 M, die Dividende auf 5% von 2 500 000 M.

Hedwigshütte A.-G., Stettin. Prokurist Heinrich Evertz wurde stellvertretendes Vorstandsmitglied.

Howaldtswerke, Kiel. Die Gesellschaft verzeichnet für 1914 nach 796 370 M Abschreibungen 124 610 M Reingewinn und zahlt auf 1 700 000 M Vorzugsaktien 6% Dividende.

Leipziger Kanalgesellschaft m. b. H., Leipzig. Das Stammkapital ist auf 65 000 M erhöht.

Maschinenbauanstalt, Eisengießerei und Dampfkesselfabrik H. Paucksch A.-G., Landsberg Warthe. Wachter ist nicht mehr Prokurist. Wilhelm Walter und Emil Röhning erhielten Prokura.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Augsburg. Der Aktienumtausch ist durchgeführt; es sind jetzt nur 9000 Aktien zu 2000 M und 9000 Aktien zu 1000 M, zusammen 27 000 000 M vorhanden.

Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft. Aus 608 398 M Einnahmen des Jahres 1914 konnten nach Deckung aller Unkosten restliche 50 644 M zu Abschreibungen verwandt werden.

Motorboots-A.-G., Kalkberge. Der Gesamtverlust der Jahre 1905/14 stellt sich auf 6771 M.

Münsterische Lagerhaus-A.-G., Münster i. W. Das Grundkapital ist um 60 000 M auf 210 000 M erhöht.

Neue Dampfer-Compagnie, Kiel. Die Abschreibungen für 1914 betragen 185 148 M, der Reingewinn 206 431 M, die Dividende 7% von 1 500 000 M.

Neue Deutsch-Böhmische Elbeschiffahrt A.-G., Dresden. Nach 162 512 M Abschreibungen ergab sich für 1914 ein Verlust von 223 000 M.

Neue Karlsruher Schiffahrts-A.-G. Aus 400 894 M Betriebsüberschüssen des Jahres 1914 konnten nach Deckung der Unkosten noch 55 692 M zu Abschreibungen verwandt werden.

Neue Schiffsbefrachtungsges. m. b. H., Hamburg. Heinrich ist nicht mehr Geschäftsführer, Th. A. W. Reimler ist als solcher bestellt.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau. Professor Dieckhoff in Hamburg wurde neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Schlesische Dampfer-Compagnie A.-G., Breslau. Nach 246 773 M Abschreibungen verblieb für 1914 ein Reingewinn von 123 254 M, aus dem auf 5 235 000 M Kapital 2% Dividende gezahlt wurden.

Hugo Stinnes G. m. b. H., Mülheim Ruhr. Heinrich Köser in Stettin erhielt Gesamtprokura.

Swentine Dock Gesellschaft, Dietrichshof bei Kiel. Der Reingewinn für 1914 beträgt 34 303 M.

Swinemünder Dampfschiffahrts-A.-G. Die Gesellschaft zahlt für 1914 auf 400 000 M Aktienkapital 5% Dividende.

Joh. C. Tecklenborg A.-G. Schiffswerft und Maschinenfabrik, Bremerhaven. Nach 911 610 M Abschreibungen resultierte für 1914 ein Reingewinn von 925 793 M, aus dem auf 5 000 000 M Kapital 10 % Dividende entfielen.

Union-Gießerei, Königsberg i. P. Der Gewinn für 1914 beträgt 643 686 M.

Vereinigte Flensburg-Ekensunder und Sonderburger D.-G., Flensburg. An Stelle des verstorbenen Svanholm ist Peter Hansen in den Vorstand gewählt.

Zoppoter Motorbootges. m. b. H., Zoppot. O. Dieckhof und E. Dunst sind nicht mehr Liquidatoren, Walter Kloß ist als solcher gewählt.

Vereins-Nachrichten

Neue Mitglieder.

Dem Zentralverein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt", Heft 5/6, S. 37) als Mitglieder neu beigetreten:

Handelskammer zu Hildesheim (körperschaftl. Mitglied,

Azzalino, Max, Kaufmann, Inhaber der Firma Julius Krümling, zu Magdeburg,

Vossen, Leo, Rechtsanwalt Dr., Aachen (Heinrichsallee 39).

Dem Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verbande für Binnenschiffahrt ist seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung als Mitglied neu beigetreten:

Aluminium-Industrie-Akt.-Ges. zu Neuhausen (Schweiz).

Aus verwandten Vereinen.

Berliner Schiffahrts-Verein. In der Monatsversammlung vom 12. April, die unter dem Vorsitz des Direktors Vortisch stattfand, wurde zunächst das Andenken des im Osten an Blinddarmentzündung gestorbenen Mitgliedes Kaufmann Hermann Ahrens aus Brandenburg geehrt. Sodann wurde beschlossen, dem Wasserbauamt 1 Berlin nochmals die Dringlichkeit der Verbesserung der Durchfahrtsverhältnisse an der Schillingsbrücke in Berlin darzulegen. Ebenso wurde für eine bereits im größeren Kreise beratene Verkehrsregelung an der Untergrundbahnbaustelle Waisenbrücke-Jannowitzbrücke eingetreten. Sodann wurde berichtet, daß zum 1 Juli die neue Polizeiverordnung für die Märkischen Wasserstraßen in Kraft treten solle; dieser Zeitpunkt scheine wegen des Krieges und der ganzen durch ihn verursachten Verhältnisse äußerst ungeeignet, und so habe die Kriegsarbeitsgemeinschaft der Märkischen Binnenschiffahrt, an der der Verein beteiligt ist, den Regierungspräsidenten zu Potsdam gebeten, das Inkrafttreten bis nach dem Kriege hinauszuschieben. Mit Befriedigung wurde davon Kenntnis genommen, daß nunmehr auch der Hamburger Verein für eine Verbesserung der Lage der Binnenschiffahrt in energischer Weise eingetreten sei, und es wurde ferner noch mitgeteilt, daß Aussicht bestehe, die Brotversorgung der Schiffer in einer dem Bedürfnis entsprechenden, allgemeinen Weise geregelt zu sehen.

Märkischer Schiffahrts-Verein, Sitz Berlin. Am 14. April fand unter dem Vorsitz des Herrn Brandenburg eine Mitgliederversammlung statt. Es wurde mitgeteilt, daß sich auf Anregung der Kriegsarbeitsgemeinschaft der Märkischen Binnenschiffahrt die Handelskammer Berlin an amtlicher Stelle zwecks Mehrbenutzung der Wasserstraßen für Aufhebung der Kriegsausnahmetarife für Roggen und Weizen und Roggen- und Weizenmehl, für zeitweiligen Erlaß der Schiffahrtsabgaben und für Befreiung der landsturmpflichtigen Schiffsmannschaften ausgesprochen habe. Ferner habe der Kriegsminister mitgeteilt, daß er im März die stellvertretenden Generalkommandos erneut ersuchte, die landsturmpflichtigen schiffahrttreibenden Mannschaften auf Antrag bis auf weiteres von der Einberufung zurückzustellen und Urlaubsgesuche solcher Mannschaften beim Besatzungsheer wohlwollend zu berücksichtigen. Dem Generalkommando des 3. Armeekorps soll der Wunsch unterbreitet werden, auch für die Brücken auf den Märkischen Wasserstraßen eine erweiterte Durchfahrtszeit wie für die Elbebrücken zuzulassen. Sodann wurde die Frage der Verfrachtungsbedingungen besprochen und beschlossen, den Versuch einer Zusammenfassung der Bedingungen der märkischen Reedereien zu unternehmen. Weiter wurde noch mitgeteilt, daß anscheinend beabsichtigt sei, den Schiffbauerdamm in Berlin seinen Zwecken als Ladestraße zu entziehen, und es soll hiergegen Stellung genommen werden.

Charlottenburger Schiffer-Verein E. V. In der am 13. April unter dem Vorsitz des Herrn Ganskow im Vereinslokal Charlottenburger Ufer 18 stattgehabten Vorstandssitzung wurde mitgeteilt, daß nach Zuschrift des Berliner Magistrats der Geltungsbereich der Brotmarken nicht gut erweitert werden könne, weil sich Schwierigkeiten wegen des Mehlaustausches ergäben. Es bestehe aber Aussicht, daß den von verschiedenen Seiten, u. a. auch von der Schifferfürsorge, geäußerten Wünschen auf Schaffung einer allgemeinen, überall gültigen und durch die Strompolizei abzugebenden Brotmarke für Schiffer demnächst entsprochen werde. — Der Verein hat sich an einer Eingabe der Kriegsarbeitsgemeinschaft der Märkischen Binnenschiffahrt beteiligt, in welcher die Regierung darauf aufmerksam gemacht wird, daß verschiedene Erleichterungen (u. a. Aufhebung der Ausnahmetarife, Erlaß der Schiffahrtsabgaben, umfassende Befreiung der Landsturmpflichtigen) gewährt werden müssen, wenn wunschgemäß eine Mehrbenutzung der Wasserstraßen erfolgen soll. Ebenfalls ist von dieser Gemeinschaft die Regierung gebeten worden, das Inkrafttreten der neuen Polizeiverordnung für die Märkischen Wasserstraßen, das am 1. Juli d. J. erfolgen soll, wegen des Krieges hinauszuschieben.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a. J. 15 556. **Verfahren zur Unterbringung von zylindrischen Behältern in Frachtschiffen.** Charles Peter Mitchell Jack, New York, V. St. A.; Vertr.: Dipl.-Ing. G. Benjamin, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 19. 3. 13. V. St. Amerika 9. 4. 12.

Klasse 65a. T. 20 038. **Steuervorrichtung für Schiffe mit seitlich aus der Schiffswandung herausschiebbaren Hilfssteuerblättern.** Hermann Timm, Luverne, Minn., V. St. A.; Vertr.: Dr. Cäsar Heckscher, Rechtsanw., Hamburg, Kaiser-Wilhelm-Straße 85. 5. 8. 14.

Klasse 65a. R. 38 593. **Sehrohr, insbesondere für Unterseeboote.** Bedrich Rosenbaum, Heaton, Newcastle on Tyne; Vertr.: E. W. Hopkins, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 18. 8. 13. England 16. 5. 13.

Klasse 65a. K. 50 382. **Unterwasser- oder Tauchfahrzeug mit Einrichtung zur Aufnahme und Legung von Minen.** Julius Kritzler, Kiel, Klopstockstr. 17. 6. 2. 12.

Klasse 84c. K. 58 639. **Eiserne Spundwand.** Fried. Krupp, Akt.-Ges., Essen, Ruhr. 23. 4. 14.

Klasse 65a. L. 35 267. **Fernantrieb mittels Druckwassers, insbesondere zum Betrieb von Steuerorganen auf Schiffen.** Thomas Mc Leod, Loanheid, Schottl.; Vertr.: E. W. Hopkins, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 15. 10. 12. England 16. 10. 11.

Klasse 65a. K. 55 185. **Unterseeboot mit Antrieb der Schraubenwelle durch verschiedenartige Maschinen bei der Ober- und Unterwasserfahrt.** Fried. Krupp, Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 12. 6. 13.

Klasse 65a. P. 30 309. **Höhensteuerung für Unterseeboote und Luftfahrzeuge.** Martin Paul, Bremen, Woltmershauser Straße 124. 27. 6. 12.

Klasse 65a. V. 11 519. **Durch einen Explosionsmotor angetrieben, von hintereinander legenden Rollschwimmern getragenes Wasserfahrzeug.** Dr. Eugen Varga, Torna; Vertr.: E. Röstel und R. H. Korn, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 22. 3. 13.

Klasse 65a. K. 54 948. **Einrichtung zur Feststellung des Inhalts von Flüssigkeit enthaltenden Tanks auf Schiffen u. dgl.** Alfred Köhler, Hamburg. 17. 5. 13.

Klasse 65a. K. 58 684. **Unterseeboot mit Dampfantrieb bei der Oberwasserfahrt.** Fried. Krupp, Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 27. 4. 14.

Klasse 65a. L. 42 581. **Einrichtung zur Beschleunigung des Untertauchens von Unterseebooten.** Cesare Laurenti, Spezia, Italien; Vertr.: H. Springmann, Th. Stort und E. Herse, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 22. 8. 14.

Klasse 65a. P. 31 117. **Schlepphaken mit Schlippvorrichtung.** Wilh. Nachtigall, Probstdeuben b. Leipzig. 1. 8. 14.

Klasse 65a. P. 31 117. **Bewegungsvorrichtung für das Arbeitsgerät von Taucherapparaten.** Charles Petit, Paris; Vertr.: Dr. Georg Döllner, Max Seiler u. Erich Maemecke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 4. 3. 13. Frankreich 13. 3. 13.

Klasse 65a. E. 19 162. **Einrichtung zum Verhindern des Kippens der unteren Blöcke von Taljen für Bootsheißvorrichtungen u. dgl.** Exel Ekblom, London; Vertr.: B. Bomborn, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 30. 4. 13. Priorität aus der Anmeldung in England vom 14. 5. 12. anerkannt.

Klasse 65a. R. 40 143. **Einrichtung an Steuerrudern zur Befestigung von Notsteuerreeps.** John Ritter, Hamburg, Winterhuder Weg 3c. 10. 3. 14.

Klasse 65a. A. 24 751. **Oberflächenkondensator für Doppelhüllen-Unterseeboote mit Dampfantrieb.** Aktien-Gesellschaft Weser, Bremen. 15. 10. 13.

Klasse 65a. K. 58 577. **Unterseeboot mit Dampfantrieb bei der Oberwasserfahrt.** Fried. Krupp, Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 17. 4. 14.

Klasse 65a. W. 45 265. **Stockloser Schiffsanker.** Westfälische Stahlwerke, Bochum. 3. 6. 14.

Klasse 84d. O. 9024. **Entleerungsvorrichtung für Baggerbecher mit Klappböden, die durch an der Trommel gelagerte Doppelhebel angehoben werden.** Oesterreichische Benz-Motoren-Gesellschaft m. b. H. u. Hugo Baron Schwarz, Wien; Vertr.: Dipl.-Ing. G. Benjamin, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 7. 3. 14. Oesterreich 8. 3. 13.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a. 284 037. **Schwimmkörper.** Dr. Benno Homolka, Frankfurt a. M., Wiesenhüttenplatz 26. 6. 10. 14. H. 67 447.

Klasse 65c. 283 409. **Gerüst für Schwimmkörper;** Zus. z Pat. 281 457. Josef Keiler, Weißenburger Platz 2, u. Dr. Anton Moeßmer, Kaufingerstrasse 15. München. 19. 9. 13. K. 56 197.

Klasse 65a. 283 351. **Verfahren zum Löschen von Schiffen;** Zus. z. Pat. 240 140. Hermann Stachelhaus, Mannheim. 27. 6. 13. St. 18 642.

Klasse 65b. 283 352. **In der Längsrichtung unterteiltes Schwimmdock mit Einrichtung zum Selbstdocken der Einzelteile.** Philipp von Klitzing, Hamburg, Alsterdamm 17. 18. 11. 13. K. 56 834.

Klasse 84a. 283 466. **Vorrichtung zum Räumen von Werkkanälen.** Ratzinger & Weidenkaff, München. 14. 5. 13. R. 37 956.

Klasse 84a. 283 980. **Stauvorrichtung mit aufziehbarem Verschlußkörper.** Elfriede Todt geb. Beyer, Wetzlar, Dr. Carl Todt, Straßburg i. Els., und Eduard Todt, Wetzlar. 15. 6. 13. T. 18 622.

Klasse 84c. 283 639. **Verfahren zur Herstellung von Betonkörpern in grobem Steingeröll.** August Wolfsholz, Preßzementbau-Gesellschaft m. b. H., Berlin. 30. 6. 12. W. 40 062.

Klasse 65a. 284 686. **Reffvorrichtung für Segeljachten mit Sperrad und doppelter Sperrklinke.** Ferdinand Grünhagen, Bremen, Hamburger Straße 124. 3. 3. 14. G. 41 176.

Klasse 65a. 284 687. **Entladevorrichtung für Schiffe u. dgl.** Emilio Menada, Genua, Ital.; Vertr.: A. Rohrbach, Pat.-Anwalt, Erfurt. 19. 2. 13. M. 50 484.

Klasse 65a. 284 749. **Selbsttätige Ablösevorrichtung für an einer Blocktraverse mit zwei querschiffsgerichteten Armen hängende Boote.** Fa. Hinr. Oltmann, Bootswerft, Motzen b. Warfleth a. W. 4. 1. 13. O. 8399.

Klasse 84a. 284 690. **Stemmtor für Schiffsschleusen u. dgl.;** Zus. z. Pat. 274 998. Max Buchholz, Gr.-Plehnendorf b. Danzig. 12. 6. 13. B. 72 228.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 65a. 173 147. 197 370. 205 484. 226 567. 233 580. 248 281. 258 084. 262 628. 263 373.
Klasse 65d. 275 874.
Klasse 84a. 226 769. 235 255.
Klasse 84b. 246 647. 253 679.
Klasse 84c. 238 096.
Klasse 84d. 219 826.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 84c. 627 764. **Dreiteilige Betonpfahlspitze zur Herstellung von Betonpfählen mit Bankett in grundwasserreichem Boden.** Ludwig Zimmermann, Frankfurt a. M., Roßmarkt 5/7. 26. 2. 15. Z. 10 262.

Klasse 84c. 625 467. **Motorisch angetriebene Ramme für Straßenpflaster.** Draiswerke G. m. b. H., Mannheim-Waldhof. 28. 9. 14. D. 28 024.

Klasse 65c. 625 328. **Antriebvorrichtung für Boote.** Paul Podleska, Berlin, Markgrafendamm 33. 11. 2. 15. P. 27 003.

Klasse 65a. 627 223. **Isolierkörper mit Ueberzug.** Otto Gätjens, Hamburg, Glockengießerwall 1. 27. 2. 15. G. 37 856.

Klasse 65a. 628 001. **Rettungsplanke.** Georg Schellhaas, Frankenthal, Pfalz. 20. 3. 15. Sch. 54 996.

Klasse 65a. 628 396. **Kettenrollen-Lagerbock mit herausnehmbarer Achse.** H. Maihak Akt.-Ges., Hamburg. 29. 3. 15. M. 53 289.

Klasse 65d. 627 437. **Flug-Explosionsmaschine.** Max Arnfeld, Düsseldorf, Brehmstraße 26. 6. 3. 15. A. 23 916.

Klasse 65f. 628 499. **Propeller.** Harburger Eisen- und Bronzewerke A.-G., Harburg a. E. 31. 3. 15. H. 69 252.

Klasse 84c. 628 356. **Eiserne Spundwand.** Clemens Pasel, Essen (Ruhr), Cölner Straße 8. 19. 5. 14. P. 26 113.

Klasse 84c. 628 362. **Eiserne wellenförmige Spundwand.** Clemens Pasel, Essen (Ruhr), Cölner Straße 8. 26. 6. 14. P. 26 340.

Klasse 84c. 627 414. **Spundwandverbindung, insbesondere für Kaimauern u. dgl.** Christian & Nielsen, Kopenhagen; Vertr.: Dipl.-Ing. R. Specht u. L. A. Nenninger, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 13. 10. 13. C. 10 840.

Klasse 84c. 627 755. **Metallnetz-Zylinder für Betonpfähle zur Gründung von Bauwerken auf schlechtem oder in größeren Tiefen erreichbarem Baugrund.** Ludwig Zimmermann, Frankfurt a. M., Roßmarkt 5/7. 14. 8. 14. Z. 10 136.

Klasse 84c. 626 977. **Eiserne Spundwand.** Clemens Pasel, Essen (Ruhr), Cölner Straße 8. 10. 3. 14. P. 25 632.

Klasse 84c. 626 978. **Eiserne Spundwand.** Clemens Pasel, Essen (Ruhr), Cölner Straße 8. 10. 3. 14. P. 25 633.

Klasse 84c. 626 979. **Eiserne Spundwand.** Clemens Pasel, Essen (Ruhr), Cölner Straße 8. 10. 3. 14. P. 25 634.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 500 940. **Schiffswandung usw.** Heinrich Kropp, Bremen, Schüsselkorb 17/18. 11. 1. 12. K. 45 456. 2. 3. 15.

Klasse 65a. 550 145. **Vierwellen-Schiffsturbinenanlage usw.** Akt.-Ges. Brown, Boverie & Cie., Baden, Schweiz; Vertreter: Robert Boverie, Mannheim-Käferthal 28. 5. 12. A. 18 553. 14. 4. 15.

Klasse 65a. 550 146. **Vierwellen-Schiffsturbinenanlage usw.** Akt.-Ges. Brown, Boverie & Cie., Baden, Schweiz; Vertreter: Robert Boverie, Mannheim-Käferthal. 28. 5. 12. A. 18 554. 14. 4. 15.

Klasse 65c. 488 379. **Zusammenlegbarer Segeltuchkajak usw.** Alfred Heurich, Weissenfels a. S. 11. 11. 11. H. 53 470. 8. 3. 15.

Klasse 84c. 506 836. **Nietlose wellenförmige Spundwand usw.** Wilhelm Lamp, Hamburg, Sierichstraße 172. 27. 3. 12. L. 28 916 19. 3. 15.

Klasse 84d. 581 383. **Handschaufel.** Hans Bach und Alphons Heimann, Kolonie Sandberg bei Altwasser, Kreis Waldenburg. 7. 3. 12. B. 57 324. 4. 3. 15.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verpflichtung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Bekanntmachung.

Mit Bezug auf meine Veröffentlichung vom 26. März 1915 in der Sonder-Beilage Nr. 13 des Amtsblattes der Königlichen Regierung zu Bromberg mache ich hierdurch öffentlich bekannt, dass die durchgehende

Weichsel-Oder-Wasserstraße

vom 23. April 1915 ab für Schiffe von 8 m Breite und 55 m Länge (400-t-Schiffe) mit 1,20 m Tiefgang freigegeben worden ist. Von wann ab diese Wasserstraße für dergleichen Schiffe mit 1,40 m Tiefgang befahrbar sein wird, darüber ergeht demnächst eine besondere Bekanntmachung.

Bromberg, den 24. April 1915.

Der Regierungspräsident.
In Vertretung:
von Gottberg.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXII. Jahrgang 1915
Heft 11/12
Juni

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben
vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten **40 Pfennig** die 4gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse; Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

Zur Lage der Binnenschiffahrt

Mit Recht wird in den Kreisen der Binnenschiffahrt über schlechten Geschäftsgang während der Kriegszeit geklagt. Könnte das Ladungsangebot wegen Belastung der Eisenbahnen mit Militärgütern an sich recht günstig sein, so hat doch eine zwar gute gemeinte, aber in ihrer allzu schematischen Durchführung unheilvolle Tarifpolitik der Eisenbahnverwaltung dazu geführt, daß der Binnenschiffahrt auf den meisten Strömen nur wenig Ladung zur Verfügung gestellt wird, während andererseits die Eisenbahnen kaum imstande sind, den Verkehr so, wie es wünschenswert ist, zu bedienen. Diese Umstände haben bekanntlich schon vor einigen Monaten zum Eingreifen der Militärbehörde geführt, die in ihrem dienstlichen Interesse die stärkere Heranziehung der Wasserstraßen zum wirtschaftlichen Güterverkehr forderte. Diesem Wunsche hat die Eisenbahn nur in einigen an sich dankenswerten Maßnahmen geringerer Bedeutung entsprechen zu sollen geglaubt. Zu wirklich entscheidenden Eingriffen, wie z. B. Aufhebung der die Schiffahrt schädigenden Ausnahmetarife auf solchen Eisenbahnstrecken, die für die größere Schiffahrt brauchbaren Wasserstraßen parallel laufen, oder wie von manchen Seiten gefordert wird, Ausschluß von für die Binnenschiffahrt geeigneten Gütern von der Eisenbahn für gewisse Verkehrsbeziehungen, ist es dagegen noch nicht gekommen. Dagegen hat die Binnenschiffahrt ihre liebe Not mit dem Mannschaftsersatz, da sie die wirklich brauchbaren und kräftigen Leute trotz mannigfachen Entgegenkommens der Militärbehörden in steigendem Maße zum Heere abgeben muß. Immerhin ist dies ein Uebelstand, unter dem auch andere Erwerbszweige leiden. Die Binnenschiffahrt fühlt sich daher durch diese in den Verhältnissen der schweren Zeit, die wir durchleben, begründete Beeinträchtigung trotz schwerster Schädigung immerhin weniger gekränkt als durch die vorstehend gekennzeichnete Tarifpolitik der Eisenbahnen.

Um so erfreulicher erscheint es, daß im Gegensatz zu diesen trüben Bildern der Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern sein 25jähriges Jubiläum mit einer außerordentlich schönen und glanzvoll verlaufenen Tagung, über die wir heute an anderer Stelle noch eingehender berichten, begehen konnte. Die Bedeutung dieser Tagung dürfen wir vor allem in dem warmherzigen Optimismus erblicken, zu dem sich sowohl der hohe Protektor des Vereins, Seine Majestät König Ludwig III. von Bayern, als auch sein Minister des Innern, Freiherr v. Soden, bekannten, indem beide den tatkräftigen Ausbau der bayerischen Wasserstraßen in Aussicht stellten. Ganz besonders eindrucksvoll waren der Hinweis des Königs auf den bisherigen glücklichen Verlauf des Feldzuges und seine feste Hoffnung auf dessen ruhm- und erfolgreiche Beendigung.

Von dem gleichen gesunden Vertrauen auf die Zukunft zeugt auch die Bewilligung von 21 Millionen Mark für den Ausbau eines Handels- und Industriehafens in Königsberg, von dem besonders dann die Binnenschiffahrt Vorteile haben dürfte, wenn Ostpreußen durch den von uns geforderten Ostkanal mit dem übrigen Deutschland verbunden sein wird.

Von dem großen Werk des Mittellandkanals zwischen Hannover und der Elbe ist es eine Zeitlang still gewesen. Wer daraus aber den Schluß gezogen hätte, daß man, seitdem die Regierung die Inangriffnahme des Baues durch Kriegsgefangene abgelehnt hat, auf den Plan einstweilen verzichtet hätte, der irrt gewaltig. Es dürfte sich schon bald zeigen, daß mittels in der Stille geleisteter Arbeit dieser Plan seiner Ausführung vielleicht ein größeres Stück näher gebracht wird, als dies in den Jahren der nach außen hin lebhaftesten Werbetätigkeit der Fall war.

Der Hafen Wanne am Rhein-Herne-Kanal

Die zunächst alle Bauarbeiten im Hafengebiet störende Mobilmachung unseres Heeres hat die Fertigstellung der kurz vor ihrer Inbetriebnahme stehenden Häfen in Wanne um einige Monate verzögert. Unter Zurückstellung aller nicht unbedingt notwendigen Arbeiten konnte dann aber doch Anfang November 1914 der Betrieb in beiden Häfen (Ost- und Westhafen) aufgenommen werden. Im Westhafen begann die Gewerkschaft Ewald Mitte November mit beiden Kranen die Kohlenverladung. Das erste Schiff, welches abgefertigt wurde, ging am 14. November mit 144 t Förderkohlen nach Ruhrort. Am 28. November vorigen Jahres wurde das Schiff „Unterweser D" mit 730 t Gaskohlen nach Emden schleppbereit gemeldet, und am 23. April 1915 ging das Schiff „W. T. A. G. 59" mit 500 t Gaskohlen nach Bremen ab. Seit Anfang November 1914 bis Ende Mai 1915 sind im Westhafen von der Gewerkschaft Ewald zusammen 93 192 t Kohlen umgeschlagen. Davon gingen 87 602 t nach dem Rhein, und zwar 79 356 t in der Richtung Rotterdam und 8246 t in Richtung Mannheim. Nach dem Dortmund-Ems-Kanal wurden 5590 t verladen. Hiervon waren in der Zeit vom 23. April 1915 bis 25. Mai 2780 t für die Fahrt auf der Weser nach Bremen oder Nordenham bestimmt. Die größten Mengen, welche in den zur Verfügung gestellten Schiffen verladen wurden, waren: in der Richtung nach dem Rhein: Kahn „Schürmann Nr. 13" mit 1250 t, in der Richtung Emden: Kahn „Unterweser D" mit 730 t, in der Richtung Bremen: Kahn „W. T. A. G. 59" mit 500 t.



Außerdem kamen im Westhafen noch 7112 t Kies an, so daß der Gesamtumschlag bis Ende Mai 100 304 t beträgt.

Die vorgenannten Umschlagsmengen werden sich vom nächsten Monat ab erheblich steigern, da jetzt auch der Eisenbahnanschluß für die Bergwerksgesellschaft Hibernia fertiggestellt ist; es wird dann nahezu mit der doppelten Tonnenzahl gerechnet.



Im Osthafen hat die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft ihr großes Lagerhaus in Betrieb genommen, ein nennenswerter Wasserumschlag ist jedoch noch nicht zu erreichen. Das gleiche gilt von der Grubenholz-Lagergesellschaft m. b. H. Der Wasserumschlag im Osthafen betrug in der Zeit vom November bis Ende Mai 1771 t.

Die 25. Hauptversammlung des Bayerischen Kanalvereins

Der Tagung, die einen hocherfreulichen Verlauf nahm, wurde durch die persönliche Teilnahme S. M. des Königs Ludwig III. von Bayern und mehrerer bayerischer Minister eine besondere Bedeutung verliehen.

Vom Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt zu Berlin hatten sich, um den bayerischen Schwesterverein zu seiner Vierteljahrhundertfeier zu begrüßen, dessen Vorsitzender, Geh. Regierungsrat Prof. Flamm, und sein Geschäftsführer, Dr. Grotewold, nach Nürnberg-Fürth begeben. Ferner war das Vorstandsmitglied unseres Zentralvereins, Herr Senator Meyer-Hameln als Vertreter des Werra-Vereins anwesend.

Am Sonnabend, 5. Juni, abends, begrüßte im Parkhotel, Fürth, die Erschienenen (unter denen sich der erst am Sonntag eintreffende König von Bayern noch nicht befand) der Erste Bürgermeister von Fürth, Herr Dr. Wild. Ihm antwortete Geh. Rat Dr. v. Schuh, der langjährige Vorsitzende des Bayerischen Kanalvereins.*)

Die Hauptversammlung am Sonntag, den 6. Juni.

Nachdem der König um 10½ Uhr vormittags im Versammlungslokal, dem Turnsaale der Realschule, eingetroffen war, wurde vom Vorsitzenden, Geheimrat Dr. v. Schuh-Starnberg,

*) Der Wiedergabe der Reden liegen die Berichte der „Nordbayerischen Zeitung" (Fürth) und der „Nürnberger Zeitung" zugrunde.

die Tagung eröffnet. Der Vorsitzende begrüßte Seine Majestät den König, den Allerhöchsten Protektor des Vereins, und bemerkte, daß die Versammlung trotz der ernsten Zeit abgehalten werde, weil deren Zweck nicht im Gegensatz zu dem schweren Kampfe unserer heldenhaften Söhne für die Sicherheit des deutschen Volkes und Vaterlandes stehe, daß sie vielmehr diesen Kampf unterstützen wolle durch Hebung unseres Erwerbslebens, was um so rascher und gründlicher geschehen müsse, je verderblicher sich die Folgen des Krieges geltend machen. Diese Bestrebungen zu unterstützen, fand der König bei gewissenhaftester Erfüllung seiner gesteigerten Pflichten als Herrscher und Allerhöchster Kriegsherr seines bayerischen Heeres wie bisher in vorbildlicher Weise Zeit und Kraft.

In das auf ihn ausgebrachte Hoch stimmte die Versammlung begeistert ein. Hierauf begrüßte der Vorsitzende die zahlreich erschienenen Vertreter hoher und höchster Staatsstellen, von Städten und Körperschaften sowie die Vereinsmitglieder.

Namens der Stadt Fürth begrüsste Bürgermeister Dr. Wild die Tagung.

Ueber die Tätigkeit des Vereins berichtete der Vorsitzende unter anderem, daß die seit Gründung des Vereins unverändert gebliebenen Satzungen nach Form und Inhalt unzulänglich geworden seien. Einem Beschlusse der letzten Versammlung gemäß hat sie der Vorsitzende neu bearbeitet und verdeutscht. Nachdem daher Vorstand und Ausschuß der neuen Fassung zugestimmt haben, wird diese heute der Versammlung unterbreitet.

Um die Mainschiffahrt zu beleben, stellte der Verein Antrag auf Minderung der Schiffahrtsgebühren. Die Donau-Main-Schiffahrtsgesellschaft hatte auch im letzten Jahre einen erfreulichen erhöhten Güterumsatz um 23 000 auf 31 000 Tonnen. Die seit Jahren angestrebte Schiffahrt auf der oberen Donau von Regensburg nach Ulm ist nunmehr durch Abschluß der erforderlichen Verträge gesichert. Die Einnahmen des Vereins betrugen im letzten Jahr rund 15 800 M., die Ausgaben 18 200 M. Der durch ausserordentliche Ausgaben entstandene Fehlbetrag mußte aus dem Vereinsvermögen gedeckt werden. Den im letzten Jahre verstorbenen Vereinsmitgliedern widmete der Vorsitzende warme Worte der Anerkennung.

Hierauf ergriff Staatsminister des Innern Freiherr v. Soden-Frauenhofen das Wort zu folgender Ansprache:

Eure Königliche Majestät! Sehr geehrte Herren!

Der Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern hat zu seiner heutigen Tagung die Staatsregierung eingeladen. Ich darf hierfür bestens danken und damit die Versicherung verbinden, daß wir Ihrer Einladung sehr gern gefolgt sind. Die Tagung ist die 25., also eine Jubiläumstagung. Wir beglückwünschen Sie zu der großen Summe zielbewußter und erfolgreicher Arbeit, die der Verein seit seiner ersten Tagung anregend und fördernd geleistet hat. Es sei mir gestattet, daran zu erinnern, wie auch die Königliche Staatsregierung in dieser Zeit bestrebt war, die Fluß- und Kanalschiffahrt entsprechend zu fördern. Ich erinnere an die Beteiligung Bayerns an der Rheinregulierung zwischen Straßburg und Sondernheim, an die Erweiterung der Hafenanlagen in Ludwigshafen, an die Legung der Mainkette bis Bamberg, an die Errichtung der Häfen in Regensburg, Bamberg und Passau, an die fortgesetzten Arbeiten an der Donau zur Steigerung der Leistungsfähigkeit dieser Wasserstraße und vor allem an die trotz der gegenwärtigen Kriegszeit eifrig weiter betriebenen Arbeiten zur Kanalisierung des Mains bis Aschaffenburg und zur Anlage des dortigen Hafens. Im Anschluß an diese letztgenannten Unternehmungen ist naturgemäß die Frage der Main-Kanalisierung von Aschaffenburg stromaufwärts in den Vordergrund getreten. Der Verein hat in seiner vorjährigen Tagung in einem bedeutsamen Beschlusse die Auffassung zum Ausdruck gebracht, daß den allgemeinen Landesinteressen in erster Linie die Kanalisierung des Maines unter Benutzung des natürlichen Wasserlaufes, sonach die Linienführung Aschaffenburg-Würzburg-Kitzingen-Schweinfurt-Bamberg, entspreche. Der Verein befindet sich mit dieser Auffassung in Uebereinstimmung mit der Meinung Seiner Majestät des Königs, die Allerhöchst derselbe als Referent in der Kammer der Reichsräte am 28. Oktober 1912 bei der Beratung des Nachtragspostulates für die Main-Kanalisierung und des Antrages: „Die Königliche Staatsregierung sei zu ersuchen, die Frage der Main-Kanalisierung über Aschaffenburg hinaus auf das energischste zu fördern“, kundgegeben hat. Mit Ihrem vorjährigen Beschluß haben Sie aber an die Königliche Staatsregierung auch die Bitte gestellt, daß die wegen Hebung des Main-Schiffahrtsverkehrs in Aussicht gestellte Denkschrift beiden Kammern des Landtages möglichst bald unterbreitet und dass wegen Fortsetzung der Main-Kanalisierung von Aschaffenburg aufwärts in denjenigen Abschnitten, welche durch die Verkehrs-, wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse geboten erscheinen, alsbald das Nötige in die Wege geleitet werde. Wenige Wochen nach Ihrer damaligen Tagung ist der große nationale Kampf ausgebrochen, in dem wir noch heute stehen. Neue und große Aufgaben sind damit an die staatliche Verwaltung herangetreten, die nur mit Anspannung aller Kräfte verwirklicht werden können. Nur mit großer Mühe ist es gelungen, den Baubetrieb der Main-Kanalisierung bis Aschaffenburg aufrecht zu erhalten. Die zur Erfüllung Ihrer Wünsche erforderlichen Arbeiten mußten unter dem Druck dieser Verhältnisse leider zurückgestellt werden. Die Staatsregierung hofft jedoch, daß nunmehr in Bälde die Durchführung der Arbeiten gefördert werden kann, wobei uns die verdienstvollen Arbeiten des Vereins sehr zustatten kommen. Ich werde jedenfalls, entsprechend der von mir bei den Beratungen über die Main-Kanalisierung in Aschaffenburg im Landtag im Oktober 1912 eingenommenen Stellung, mein möglichstes tun. Keiner besonderen Erwähnung bedarf es, dass die erforderlichen Mittel der Zustimmung des Landtages bedürfen. — Der Minister gedachte sodann mit tiefbewegten Worten des vor wenigen Tagen dahingegangenen Ministerialdirektors v. Reverdy, der sich besonders auch um die staatlichen Arbeiten zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt hohe Verdienste erworben hat. Ein ehrendes Andenken sei ihm bei uns allen gesichert! — Der Minister bittet dann, überzeugt zu sein, daß die Staatsregierung auch künftig ihr Augenmerk auf die Förderung der Bestrebungen richtet, denen die Tätigkeit des Vereins gilt. Er dürfe dies um so mehr versichern, als gerade die Erfahrungen des gegenwärtigen Völkerkrieges für die Bewertung der Wasserstraßen neue wichtige Gesichtspunkte ergeben. Gebe Gott, daß nach einem vollen Siege unserer Waffen unserem Vaterlande und seinen treuen Verbündeten ein glücklicher Friede in Bälde zuteil werde als Grundlage für neue Friedensarbeit auch auf dem Gebiete, dem Ihre Bestrebungen dienen! (Stürmischer Beifall.)

Sodann hielt Reallehrer Dr. Albert Müller-Nürnberg einen Vortrag über das Thema: „Der Nürnberg-Fürther Güterverkehr und die Bedeutung der erstrebten bayerischen Großschiffahrtsstraßen für diesen Verkehr“, in dem er im wesentlichen folgendes ausführte:

Allgemein hat sich jetzt die Ueberzeugung Bahn gebrochen, daß die zukünftige Entwicklung eines Ortes von dem Verkehr und dem Wegenetz abhängt, auf dessen Linien er sich abspielt, von dessen Kreuzungen und Haltepunkten, an welchen eben die Wohnplätze entstehen. Die Richtigkeit dieser Ansicht bestätigen uns Nürnberg und Fürth.

Nur die Stelle konnte von der Natur zu einem Verkehrsmittelpunkt ausersehen sein, an der die Pegnitzlinie und die Wege vom Ries, Neckargebiet und Mainknie sich kreuzen mit der großen Süd-Nord-Linie, dem alten Handelsweg, der von Italien her das Lech- und Regnitztal benutzt, um den Rhein und die nach Norden führenden Landwege zu erreichen.

Diese außerordentlich vorteilhafte Verkehrslage wies die Bewohner darauf hin, „erbar kaufmannschaft zu treiben in fremde lant, narung zu suchen weit westen, zumal um Nurenberg ein sandger spröder boden ist“.

Sehr frühzeitig stehen Nürnberg und Fürth in regem Verkehr mit den Städten des Rheins; sie spinnen ihre Fäden auch nach Frankreich, bringen von da wie vom Rhein köstliche Weine und holen aus Mecheln, Gent und Ypern Tuche aller Art.

Nicht viel späteren Datums, aber von noch größerer Wichtigkeit ist der Verkehr nach dem Süden, der die Produkte der Mittelmeerländer wie die des fernen Indiens brachte.

Für die aus dem Süden und Westen herbeigeholten Waren und für die Erzeugnisse des Gewerbefleißes fanden die Kaufleute Absatzgebiete im ganzen mittleren Europa. Zu internationaler Größe aber erwuchs ihr Verkehr vor allem durch die Beziehungen zu den germanisch-slawischen Gebieten im Osten Deutschlands. Hauptstapelplatz war Breslau, der äußerste Vorposten des nach Osten siegreich vorgedrungenen deutschen Bürgertums. Darüber hinaus, nach dem unwirtlichen Polen, vorzudringen, hatten die Nürnberg-Fürther Kaufleute keine Lust. Von Ungarn bis zur fernen Ostseeküste und bis hinein nach Polen fanden sie also Abnehmer, aber auch Verkäufer von ihnen willkommenen Rohprodukten. Als Rückfracht benutzten sie vor allem Kupfer, schlesische Leinwand, die in Nürnberg erst feiner zubereitet und gefärbt wurde, sowie Wachs, das im Mittelalter viel gebraucht und gern gekauft wurde.

Auf Verkehrsbeziehungen der Nürnberger und Fürther zum Norden hin deutet eine Urkunde über die Schlichtung eines Streites zwischen Nürnberg und dem Burggrafen durch den Pfalzgrafen Friedrich im Jahre 1386. In dieser werden als besondere Handelsartikel die damals noch viel mehr wie jetzt begehrten Heringe genannt.

Wichtige Verkehrsstraßen zogen sich in der Tat durch das Ilztal, über den Wald nach Gräfental und dann im Saaletal nach Norden und Nordosten. Ein durchgehender Handelsweg führte im Tale der Rodach hin, denn hier wohnten im Jahre 1444 Fuhrleute, und Nordhalben leitet seinen Ursprung von Nürnberger Kaufleuten her, die wegen einer nun in Trümmer liegenden Raubburg „der Not halber“ ein paar feste Häuser auf dem Hochrücken erbauten zum Schutze ihrer Warenzüge. Hauptzielpunkte im Norden waren Frankfurt a. O., Danzig, Stettin und vor allem Erfurt, das gewissermaßen als Tauschplatz zwischen Ober- und Niederdeutschland galt.

Der nach dem Norden gerichtete Verkehr der Nürnberg-Fürther Kaufleute wandte sich auch nach einem anderen Mittelpunkt deutschen Handels, nach Leipzig, das dieselbe Wichtigkeit hatte wie Breslau.

Für die Bedeutung ihres Verkehrs donauabwärts zeugt am lautesten der stete Kampf der Wiener Kaufmannschaft gegen die unbequemen westlichen Rivalen.

Infolge dieses regen Verkehrs, infolge der Tüchtigkeit und des Unternehmungsgeistes der Kaufleute errangen Nürnberg und Fürth im 14. Jahrhundert eine hervorragende wirtschaftliche Machtstellung. Nach einer Zeit der Schwäche und Ohnmacht im 18. Jahrhundert brachte dann die Zugehörigkeit zu Bayern den früheren Geist rührigsten Vorwärtsstrebens zum Wiederaufleben, so dass in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts, besonders aber in der Jetztzeit, beide Städte hinsichtlich ihres Handels und

Verkehrs die machtvollste Stellung in Süddeutschland errangen und wesentlich den hohen Rang Bayerns inmitten der wettbewerbenden Kulturländer bestimmten.

Ueber den Güterverkehr der Städte Nürnberg und Fürth belehren uns die statistischen Nachweisungen der Verkehrsverwaltung. Danach ergibt sich für das Jahr 1911 bei einem Empfang von 2¼ Millionen Tonnen eine Zunahme von etwa 500 000 Tonnen gegenüber dem vom Jahre 1908 und bei einem Versand von ½ Millionen Tonnen ein Mehrabsatz von 75 000 Tonnen. Es beträgt demnach der Versand ⅙ des Empfanges.

Bayern empfing im Jahre 1911 10 Millionen Tonnen und versandte 3½ Millionen Tonnen, so daß sich ein Verhältnis zwischen Versand und Empfang von 1 : 3 errechnen läßt. Nürnberg und Fürth sind mit ⅙ daran beteiligt.

Unter den von auswärts hierher gelangenden Massengütern beanspruchen mit 700 000 Tonnen die Bedarfsartikel der Bautätigkeit den ersten Rang, den zweiten nehmen die Kohlen ein. Im Bezuge Bayerns aber steht obenan die Kohle. Aus der eigenen Produktion deckt Bayern nur 14 Prozent, für die restlichen 86 Prozent ist es auf den Bezug von auswärtigen Gebieten angewiesen. Im Jahre 1911 führte es 6 Millionen Tonnen ein. Davon erhielten Nürnberg und Fürth etwa 675 000 Tonnen, d. i. ¼ des Gesamtgüterempfangs der beiden Städte und ¹/₉ der gesamten Kohleneinfuhr in Bayern. Im Steinkohlenbezug spielt die Ruhrkohle die größte Rolle, in der Deckung des Braunkohlenbedarfs kommt Böhmen eine weitaus überragende Bedeutung zu; es liefert etwa 80 Prozent.

An dritter Stelle stehen an Bezugsmenge Eisen und Stahl mit 250 000 Tonnen. Damit hält sich auf gleicher Höhe die Holzeinfuhr. Alle anderen Güter erscheinen mit Ausnahme des Getreides in geringeren Mengen. In Nr. 70 ihres Warenverzeichnisses bringt die Eisenbahnstatistik in den Empfangsverkehr noch 100 000 Tonnen der verschiedensten Güter. Unter ihnen kommt vor allem Umzugsgut in Betracht.

Im Versand stehen an erster Stelle mit 150 000 Tonnen Eisen und Eisenwaren, Stahl und Stahlwaren voran die Erzeugnisse der Maschinenindustrie. Daran reiht sich die Ausfuhr von Düngemitteln, Bier und Sammelgütern, das sind Bleistifte, Spielwaren, Lebkuchen, Glas und Glaswaren, sogenannte Nürnberg-Fürther Waren. Diesen Gütern reihen sich in Mengen von etwa je 10 000 Tonnen Hopfen, Chemikalien sowie die Erzeugnisse der Papier- und Steinindustrie an.

Der Schwerpunkt des Empfangsverkehrs der Städte Nürnberg und Fürth liegt im Norden und Nordosten des Reiches. Beinahe ⅔ des sogenannten Nürnberg-Fürther Verkehrs nimmt mit etwa 900 000 Tonnen Nordbayern, und zwar zum weitaus größten Teil die nächste Umgebung dieser Städte weg.

Der große Krieg, den das von Feinden umringte Deutsche Reich gegenwärtig zur Wahrung seiner Ehre, zur Erhaltung seiner Machtstellung und nicht zuletzt zur Verteidigung seines in langer, ehrlicher Friedensarbeit errungenen Wohlstandes zu führen gezwungen ist, mußte tiefeinschneidende Umwälzungen in unserem gesamten Verkehrsleben nach sich ziehen. Unsere Exportindustrie hat eine starke Verminderung des Absatzes erfahren. Aber es wird weder den Russen, Franzosen und Engländern noch den Amerikanern und Japanern gelingen, uns vom Weltmarkt zu drängen. Das Wirtschaftsleben in Nürnberg und Fürth zeigt wie im übrigen Bayern und in Deutschland eine Widerstandsfähigkeit, daß bei einem für uns günstigen Frieden, woran wir ja nicht zweifeln, unser Geschäftsleben einen großen Aufschwung erleben wird, so daß unsere industriellen Erzeugnisse reichen Absatz finden werden in den uns freundlich gesinnten Ländern, in Oesterreich-Ungarn, vor allem aber in den islamitischen Staaten, deren Sympathien wir uns heute ja in hohem Grade erfreuen. Die Ausbildung und Vielseitigkeit der Industriezweige in Verbindung mit der Kraft und Ausdauer aller Arbeitenden geben uns eine Bürgschaft dafür, daß Nürnberg und Fürth ihre langgewohnten Erfolge auf dem Gebiete des Handels und Verkehrs bald wieder erzielen werden.

Zur Hebung des Verkehrs ist allerdings notwendig, daß das Land im Innern mit möglichst vielen und möglichst billigen Verkehrswegen ausgestattet ist. Nun leiden Nürnberg und Fürth, die unter den industriellen Städten Deutschlands doch einen sehr hohen Rang einnehmen, unter dem Uebelstande, daß sie im Bezug ihrer hauptsächlichsten Rohstoffe, das sind Erze und Kohlen, auf größere Entfernungen angewiesen sind, denn es finden sich in Bayern Eisen und Kohlen nur in unzulänglichen Mengen und zudem die Kohle in einer der Industrie wenig zusagenden Qualität. Da sie vielfach ihre Fabrikate an der gleichen Stelle abzusetzen gezwungen sind, so sind sie ganz wesentlich im Nachteil gegenüber ihren Konkurrenten, deren Werke entweder in der Nähe der Fundorte von Eisen und Kohlen liegen, oder die bei kürzeren Entfernungen für die erforderlichen Transporte weit weniger Kosten aufzuwenden haben. Für Nürnberg und Fürth machen Eisen und Kohlen mehr als 40 Prozent aller in Empfang und Versand kommenden Waren aus; daher das große Interesse an billigen Transportkosten für diese Güter. Wenn nur für Beförderung dieser wichtigsten Rohstoffe sowie anderer Massengüter, wie Holz, Baumaterialien, Getreide und Mehl, der Bezug auf Großschiffahrtsstraßen ermöglicht würde, so wäre die Ersparnis an Frachtkosten, welche diese neuen Verkehrswege gegenüber der Eisenbahn gewähren, ganz erheblich und würde jährlich nach Tausenden zählen.

Der Main ist heute Großschiffahrtsstraße bis Homburg, die Weiterführung der Kanalisierung bis zur bayerischen Grenze ist bereits in Angriff genommen, und bis 1917 wird Aschaffenburg als Umschlagplatz in Wirkung treten. Für die Fortsetzung dieser Wasserstraße hat sich besonders der Bayerische Kanalverein bemüht, und an dessen Spitze allen voran der Allerhöchste Protektor des Vereins, S. M. König Ludwig III. Heute liegen für die Durchführung drei wohlausgearbeitete Projekte vor.

Infolge der großen Ersparnis an Transportkosten sollte mit dem Bau einer leistungsfähigen Großschiffahrtsstraße durch Bayern nicht gezögert werden. Im gegenwärtigen Weltkrieg ist Deutschland vom Seeverkehr völlig abgeschlossen. Soll ihm in Zukunft ein Weg gesichert werden, der ihm Ausfuhr und Empfang, unabhängig von der englischen Seeherrschaft, möglich mache, so kann dies nur durch eine Verbindung des Rheins mit der Donau erreicht werden, also durch die Verwirklichung des Planes S. M. König Ludwigs III., der uns gelehrt hat, daß ein Großschiffahrtsweg durch Bayern Bedürfnis ist, und daß es sich dabei nicht mehr um eine bayerische, sondern vielmehr um eine bedeutungsvolle deutsche Frage handelt.

Zwei Projekte stehen heute im Wettstreite, von denen jedes große Vorteile bietet. Angesichts der außerordentlich günstigen Wirkung der Abkürzungslinie Marktbreit-Fürth kann eigentlich über die Wahl des Weges kein Zweifel bestehen. Allein es machen sich dagegen doch andere Bedenken geltend. Zunächst werden ansehnliche Mainplätze, wie Schweinfurt und Bamberg, ferner Forchheim und Erlangen, in den Hintergrund gestellt.

Wichtiger als dieser Grund erscheint dagegen der zweite Einwand, daß durch Einhaltung der Abkürzungslinie der Anschluß nach Norden an die Werra und Weser bis nach Bremen nicht erreicht werde. Und dieses Projekt ist nächst dem Ausbau der Großschiffahrtsstraße nach dem Rhein doch ins Auge zu fassen und verlangt unbedingt die Führung von Nürnberg nach Bamberg. Eine andere Frage ist jedoch, ob sich diese angestrebte Wasserstraße nach dem Norden auch als notwendig und wirtschaftlich erweist. Die derzeitigen Verkehrsverhältnisse von Nürnberg und Fürth nach Norden können zwar noch wenig Anspruch auf tatkräftige Vertretung des Gedankens eines derartigen Wasserstraßenbaues erheben, aber es ist doch zu beachten, daß mit dem Bau neuer Verkehrswege auch die verkehrsgeographischen Verhältnisse sich ändern, daß neue Verkehrsbeziehungen geschaffen werden, daß alle diejenigen Güter, die jetzt wegen zu hoher Frachtkosten ein beschränktes Absatzgebiet haben, in erheblichen Mengen dem Kanal zugeführt werden. Die hohen Transportkosten zwangen bisher dazu, die Fabriken in der Nähe von Kohlengruben zusammenzupressen. Ein Verkehrsweg mit ermäßigten Transportkosten bietet die Möglichkeit, die Industrie zu dezentralisieren, und gibt Veranlassung zur Erweckung ganz neuer Betriebe.

Allein zu den wirtschaftlichen Vorteilen der geplanten Wasserstraßen kommt noch ihre strategische Wichtigkeit. Mit dem Tage der Mobilmachung wurden unsere Eisenbahnen, von denen kein Geringerer als Generalfeldmarschall Graf Moltke sagte, daß ihre Leistungen im Feldzuge 1870/71 uns die Schlachten gewinnen halfen, fast vollständig in den Dienst der Heeresverwaltung gestellt, und auch heute noch werden sie stark für Kriegszwecke in Anspruch genommen. Infolgedessen mußte sich der Mangel an Güterwagen bald fühlbar machen. Man richtete deshalb sein Augenmerk auf die Wasserstraßen, deren Bedeutung auch alsbald hervortrat. Sie leisten der Heeresverwaltung wie den Städten durch Beförderung von Lebensmitteln und Gütern unschätzbare Dienste. Auch der Ludwig-Donau-Main-Kanal hat sich in Verbindung mit dem Main trefflich bewährt. Auf der kombinierten Wasserstraße wurden im August 571 988 kg Militärgut befördert und im November 3 145 524 kg, also fast das Sechsfache.

In richtiger Erkenntnis des hohen Wertes der Schiffahrtsstraßen hat auch die Militärbehörde die Aufforderung zu möglichst weitgehender Benutzung dieses Verkehrsmittels bei Beförderung von Militärgut an die Linienkommandanturen ergehen lassen und gleichzeitig auch Private zur Entlastung der Eisenbahnen auf die Benutzung des Wasserweges hingewiesen.

Gleich wichtig ist die Frage, wer denn das Geld für den Bau der geplanten Wasserwege hergibt. Da die neuen Verkehrswege den Industrien nicht weniger wie den gesamten zum Wirtschaftsgebiet des Mains, des Rheins, der Weser und der Werra gehörigen Landesteilen und nicht zuletzt unserem ganzen lieben Vaterlande reichen Segen spenden würden, da sie im Kriegsfalle durch Entlastung der Eisenbahnen sowie durch Zufuhr von Lebens- und Futtermitteln hohen Wert haben, dürfte es gleichwie beim Bau des Kaiser-Wilhelm-Kanals Aufgabe des Reiches sein, auch für diese Projekte die Ausführungskosten zu übernehmen. Das deutsche Volk wird bei seinem Idealismus und Verständnis für alles, was not tut, seine Hilfe nicht versagen.

Mögen also alle beteiligten Kreise, wenn wir den Kampf mit unseren zahlreichen Feinden siegreich zu Ende geführt haben, sofort mit der Durchführung der großen Reformen im Schiffahrtsverkehr beginnen. Sie können dabei der Unterstützung S. M. des Königs Ludwig III., unseres allverehrten Landesvaters, dessen Grundsatz ist: „Alles für des Vaterlandes Schutz und Wohl", ganz gewiß sicher sein.

✸

Nach Beendigung dieses Vortrages verläßt der König unter stürmischen Hochrufen der Versammlung den Saal, um einige Fürther Fabriken usw. zu besichtigen. In der Erörterung der Vorträge spricht Senator Meyer aus Hameln über die norddeutschen Kanalprojekte, insonderheit über die Verbindung zwischen Werra und Main. — Die vorgeschlagenen Aenderungen

der Satzungen werden einstimmig angenommen, worauf der Vorsitzende Dr. v. Schuh die Tagung mit den besten Wünschen für eine gedeihliche Weiterarbeit schließt.

Hiernach fuhr der König zum

Festmahl

im Saale des Parkhotels. Nach dem zweiten Gang hielt der erste Vorsitzende des Gemeindekollegiums Fürth, Justizrat Dorsch, folgende Ansprache:

Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster König!
Allergnädigster König und Herr!
Hohe Festversammlung!

Euere Majestät bitte ich, nochmals ehrerbietigsten herzlichsten Dank der Stadt Fürth und der städtischen Kollegien übermitteln zu dürfen für die hohe Auszeichnung, die ihnen durch Eurer Majestät allergnädigsten Besuch erwiesen worden ist.

Die Stadt Fürth erinnert sich stets mit größter Freude der hohen Besuche, die Euere Majestät früher als Prinz und Regent ihr abzustatten die Gnade hatten, ist insbesondere noch freudigst eingedenk der festlichen Tage aus Anlaß der 12. Hauptversammlung des Bayerischen Kanalvereins im Jahre 1902 und des hohen Besuches im Jahre 1913. In goldenen Lettern aber wird die Stadt Fürth den kommenden Einwohnern überliefern, daß am heutigen Tage Bayerns regierender König Ludwig III. zum erstenmal in ihr weilte.

An der diesjährigen Tagung des Bayerischen Kanalvereins in unserer Stadt nehmen Fürths Einwohner aufrichtigen Anteil. Sie sind sich bewußt, daß durch die Förderung des bayerischen Wasserstraßenverkehrs auch das Blühen des Handels, der für das Gedeihen unserer Stadt unbedingt notwendig ist, gefördert wird, sie sind sich bewußt, daß der Ausbau der Wasserstraßen in militärischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht mehr denn je geboten erscheint.

In eine große Zeit fällt die diesjährige Tagung des Kanalvereins. Der Krieg ist ausgebrochen. Deutschlands Söhne sind zu den Waffen geeilt, um die ruchlosen Absichten unserer Feinde zunichte zu machen. Ueberall flammt im deutschen Lande die Lohe edler Begeisterung in allen Herzen mit Gewalt empor für die heilige Sache unseres schmachvoll angegriffenen Vaterlandes. Reich und arm, hoch und nieder sind zu den Waffen geeilt. Auch Euerer Majestät beide Söhne sind ins Feld gezogen, allezeit bereit, Blut und Leben für des Vaterlandes Ehre und Freiheit hinzugeben. Unser heldenmütiger Kronprinz Rupprecht führt im siegreichen Kampfe seine tapferen todesmutigen Bayern gegen den anstürmenden Feind, der Bayerns schneidiges Schwert am meisten fürchtet. Unser tapferer Prinz Franz ist bereits schwer verwundet worden. Euere Majestät selbst haben zu wiederholten Malen Ihre tapferen Landeskinder im Felde besucht, dieselben zu weiteren kühnen Taten begeistert, die Verwundeten im Feindesland getröstet und gestärkt. Bayerns allgeliebte Königin und die edlen Prinzessinnen des Königlichen Hauses werden nicht müde in der Fürsorge der Pflege für verwundete und kranke Krieger.

In diesen Kriegszeiten ist es nun ein Trost und eine Freude für uns alle in der Stadt, unserm allverehrten Könige ins Antlitz schauen, ihm persönlich ehererbietigst danken zu können für alle die Liebe, die er und sein Königliches Haus stets seinem Bayernvolke entgegengebracht hat, ihm sagen zu können, daß Fürths Einwohner in Not und Tod mit ihrem Königshaus unzertrennlich verbunden und diesem in unwandelbarer Treue und Liebe ergeben sind.

Empfangen Euere Majestät auch unsern ehrerbietigsten freudigen Dank für die unerschütterliche, stets bewahrte Treue gegen Kaiser und Reich, für das unvergeßliche, kraftvolle Wort, das in den Tagen unserer Niedergeschlagenheit, als das verschmitzte England unseren Feinden sich zugesellte, uns Trost gewährte: „Ein Feind mehr und damit ein Grund mehr, uns bis zum letzten Atemzuge zusammenzuschließen, unsere Sache ist gerecht, Gott wird uns nicht verlassen."

Wir schließen uns dem felsenfesten Vertrauen Euerer Majestät, die unser mutiger und zuverlässiger Führer in dem schweren Streite sind, an und hoffen zu Gott, dem Lenker der Schlachten, daß unsere Feinde siegreich niedergerungen werden.

Euerer Königlichen Majestät aber möge es in Bälde vergönnt sein, Ihr treues Volk den herrlichen Tagen des dauernden Friedens und steten Glückes entgegenzuführen.

Ich bitte Sie, hohe Festversammlung, mit mir einzustimmen in den Ruf: Seine Majestät König Ludwig III. von Bayern und das Königliche Haus leben hoch!

König Ludwig erwiderte mit folgender, von der Versammlung wiederholt mit stürmischem Beifall aufgenommener Ansprache:

Im vorigen Jahre war der Kanaltag in Regensburg. Da war tiefer Friede und Ruhe. Kein Mensch dachte an grosse Ereignisse, wie sie sich kurz darauf eingestellt haben. Wenn jetzt mitten in diesem schwersten Krieg, dem größten, denn einen größeren hat es auf der ganzen Erde nicht gegeben, es uns möglich war, wie im tiefen Frieden uns hier in der aufblühenden Stadt Fürth, die ich seit vielen Dezennien kenne und deren Fortschreiten und Emporblühen mich freut, zu versammeln, so denken wir kaum daran, daß jetzt Krieg ist. Wir verdanken das in erster Linie der Tüchtigkeit des ganzen deutschen Volkes und seiner Verbündeten. Das deutsche Volk — das kann man mit gutem Gewissen sagen — ist in dem Heer mit seinen besten Elementen vertreten. Und das deutsche Heer ist unüberwunden, wo immer es kämpft (Bravorufe!), im Osten und Westen, und — so Gott will, woran ich nicht zweifle — wird es auch im Süden unüberwindlich bleiben! (Stürmischer Beifall.)

Als der Krieg ausbrach, da dachten wir, es werde ein Krieg auf kurze Zeit sein. Aber die Dinge gestalteten sich anders. Auf die Kriegserklärung Rußlands folgte die Frankreichs. Und als dann auch noch die Engländer über uns herfielen, habe ich gesagt: Ich freue mich darüber; und ich freue mich deswegen, weil wir jetzt endlich mit unseren verschiedenen Feinden Abrechnung halten können; weil wir jetzt endlich — und das geht den Kanalverein besonders an — einen direkten Ausgang vom Rhein zum Meer bekommen! (Ungeheurer Beifall.)

Zehn Monate sind seit der Zeit verflossen. Viel kostbares Blut ist vergossen worden. Es soll aber nicht umsonst vergossen worden sein! (Beifall.) Eine Stärkung des Deutschen Reiches und die Ausdehnung über seine Grenzen hinaus, soweit dieses notwendig ist, damit wir gesichert sind, daß kein Feind uns mehr angreifen kann, das soll die Frucht dieses Krieges sein. (Stürmischer Beifall.)

Wer mit uns geht, wer treu zu uns steht, ich meine Oesterreich-Ungarn und die Türkei, soll sich auch des Sieges mit uns erfreuen, nie aber die falschen Freunde, die Freundschaft heuchelten und hinter unserem Rücken dann zu unseren Feinden übergingen.

Wahrhaftig, wir sind unbesiegt! Und der letzte Feind, der so viel von sich sprechen machte, hat noch immer keinen ernstlichen Angriff gewagt, obwohl er Zeit genug zur Vorbereitung hatte.

Wir sind hier wie mitten im tiefen Frieden. Sie alle arbeiten seit Dezennien treu mit mir, Bayern den großen Anschluß an die Wasserstraßen zu verschaffen. Unseren Bestrebungen sind anfangs große Schwierigkeiten begegnet. In der letzten Zeit ist es ja anders geworden; die Beschlüsse des letzten Landtags — es war das letzte Referat von mir, das ich in der Ersten Kammer erstatten durfte — bezogen sich auf die Kanalisation des Mains bis Aschaffenburg. Der Landtag hat nicht nur dieses Stück Kanal gutgeheißen, sondern beide Kammern haben gleichzeitig den Wunsch ausgedrückt, es möge der Main von Aschaffenburg bis Bamberg kanalisiert werden. Das ist ein riesiger Fortschritt gegenüber der früheren Zeit. Meine Herren! Ihnen, die Sie immer fest mit mir zusammengestanden sind, danke ich, und ich freue mich mit Ihnen dieses Fortschritts.

Jetzt, da ich die Regierung angetreten habe, können Sie sicher sein, daß ich diesen Plan nicht fallen lassen werde. (Bravorufe!) Meine Regierung hat Ihnen ja heute die Versicherung gegeben, daß die Kanalisation bis Bamberg ausgeführt werden soll (Bravo!), sobald der Kanal bis Aschaffenburg vollendet ist, vorausgesetzt selbstverständlich, daß der Landtag die Mittel dazu bewilligt.

Es ist heute des 70. Geburtstages unseres Schatzmeisters gedacht worden. Ich bin schon über 70, aber die Vollendung des Baues bis Aschaffenburg hoffe ich doch noch zu erleben. (Bravo!) Bis Bamberg wird es ja noch einige Zeit dauern, aber freuen würde es mich, wenn ich auch diesen Erfolg noch sehen könnte!

Meine Herren! Nun habe ich Ihnen viel erzählt. Ich möchte nicht schließen, ohne als Protektor des Vereins der Stadt Fürth zu danken für die schöne Aufnahme. Ich habe ja für jeden größeren Empfang gedankt; gleichwohl bin ich außerordentlich herzlich begrüßt worden. Ich danke Ihnen, den Herren vom Verein, nochmals für Ihre jahrzehntelange Mitarbeit und wünsche Ihnen, daß Sie den Triumph Ihrer Arbeit noch erleben möchten! Hoch die Stadt Fürth und hoch der Kanalverein!

Am Abend gegen 6 Uhr fand zum Schluß noch ein vom Rat der Stadt Nürnberg angebotener Imbiß im dortigen Rathaus statt, wo der Oberbürgermeister Dr. Geßler den König begrüßte, der den Nachmittag weiteren Besichtigungen gewidmet hatte.

Später zog der König verschiedene Teilnehmer der Tafel ins Gespräch, unter diesen besonders Herrn Geheimrat Flamm, dem er huldvolle Grüße an den Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt, dem der König bekanntlich als Ehrenmitglied angehört, auftrug.

Gegen ¾8 Uhr begab sich der König zum Bahnhof, womit die Tagung ihr Ende erreichte.

Ausbau der bayerischen Schiffahrtswege

Die „Nürnberger Zeitung" erhält vom Verein zur Hebung der Mainschiffahrt (Kitzingen) nachstehende Zuschrift, die im Zusammenhang mit dem bayerischen Kanaltage, über den wir berichteten, auch unsere Leser interessieren wird:

Ihr vor einigen Wochen erschienener Artikel über den Ausbau der bayerischen Schiffahrtswege hat in weiteren Kreisen Beachtung gefunden. Es muß Ihrem geschätzten Blatte und dem Verfasser dieses Artikels, dem Herrn Kommerzienrat Bing, einem bewährten Freunde der Wasserstraßen, zum Verdienst angerechnet werden, daß in erfrischender, belebender Weise wieder auf die Notwendigkeit des Wasserweges hingewiesen wurde. Dieses Verdienst bleibt selbst dann, wenn man den

sehr schätzenswerten Ausführungen inhaltlich nicht in allen Punkten zustimmen könnte.

Das Schlimmste in öffentlichen, wirtschaftlichen Fragen ist immer die Interesselosigkeit, das Sichgehenlassen, das gedankenlose Zuschauen. — Diese Verhältnisse haben sich unseres Erachtens so gestaltet, daß es nicht mehr heißt: wir wollen Wasserstraßen, sondern wir müssen sie haben.

Wir in Bayern müssen sie haben, weil wir sonst wirtschaftlich von den Nachbarbundesstaaten, insbesondere Preußen, weit überflügelt werden und hauptsächlich die Rohprodukte für unsere Industrie zu teuer beziehen müssen; wir in Deutschland müssen sie haben, weil die Wirtschaftspolitik der großen Staatsgebilde auf die Wasserstraßen hinweist.

Ein Sasonow gönnte uns in seiner berühmten Dumarede einen Blick in seine Pläne der Ausdehnung Rußlands nach dem Mittelmeere, und England mißgönnt uns Belgien nicht wegen Lüttich und Namur, nicht einmal wegen Brüssel, sondern wegen Antwerpen, der Stadt am großen Wasserwege.

Ohne Zweifel haben die zunächst zum feindlichen Wettbewerb bestimmten Wasserstraßen auch im Kriege ihre besondere Bedeutung. Wenn zum Beweise des Gegenteils darauf hingewiesen wurde, daß im Kriegsjahre 1914 gegen das Vorjahr nach der Kanalbetriebsrechnung in Nürnberg z. B. die Einnahmen um 2000 M zurückgingen, so ist hierbei nicht in Betracht gezogen, daß im Kriegsjahre fast das ganze sonstige Geschäftsleben, so insbesondere das Baugeschäft, daniederlag. Wenn sohin im Jahre 1914 trotzdem noch 120 592 M Einnahmen erzielt wurden, so ist auch in Nürnberg die Bedeutung der Schiffahrt für Kriegszwecke zahlenmäßig erwiesen. An anderen Plätzen, z. B. an den Mainumschlagplätzen, trat das noch weit mehr in Erscheinung. So hatte Kitzingen a. M. im Kriegsjahre ungefähr das Dreifache des bisherigen jährlichen Umschlages. Die Bedeutung des Schiffahrtsverkehrs im Kriege liegt aber nicht so sehr in der Anzahl der Güter als in der Möglichkeit des Transportes zu einer Zeit, wo die Eisenbahn wegen anderweitiger Inanspruchnahme versagt. Doch dies nur nebenbei. Wasserstraßen werden in erster Linie nicht wegen des Krieges, sondern wegen der Friedensarbeit gebaut.

Hinsichtlich des Ausbaues der Wasserstraßen in Bayern bestehen zwei Fragen, die auch Herr Kommerzienrat Bing hervorhob, die Fragen:

1. Wie nutzen wir die jetzt vorhandenen Wasserstraßen besser aus, was ist notwendig zur Hebung der Binnenschiffahrt auf den jetzt bestehenden Wasserwegen?

2. Wie und wo bauen wir die künftigen großen Wasserstraßen aus?

Was letztere Frage anlangt, so wurden die verschiedenen Projekte bereits näher beschrieben:

das Fabersche mit dem Ausbau bis Bamberg und Umbau des Donau-Ludwig-Kanals,

das Henselsche mit seinem Ausgangspunkt von München nach Augsburg und der Ausmündung in Wertheim,

das Rieppelsche mit der Kanalisierung bis Kreuzwertheim und späterem evtl. Ausbau bis Bamberg.

An sämtlichen Projekten wird uns etwas beglücken und etwas bedrücken: die Interessen Nürnbergs und Fürths, dieser bedeutendsten Industrieplätze, werden einen möglichst kurzen Weg des Kanals dorthin erwünscht erscheinen lassen. Würde andererseits das Rieppelsche Projekt zur Durchführung kommen, so sind die Mainstädte, die treuesten Mitarbeiter in den Bestrebungen des Kanalvereins, auf die Zukunft vertröstet, sie würden voraussichtlich mit Seitenkanälen mit geringer Tragkraft bedacht. Hiervor müßte entschieden gewarnt werden. Es wäre zu befürchten, daß diese Seitenkanäle meist unbenutzt blieben, denn ein nochmaliges Umladen vertrüge der Verkehr auf so verhältnismäßig kurze Strecken nicht. Das Umladen wäre zu teuer und zeitraubend, die Güter würden durch das nochmalige Umladen auch leiden. Für die Obermainstädte ab Wertheim ist die Frage des Rieppelschen Projektes nur dann diskutierbar, wenn auch nach diesen Städten ein Vollkanal geführt wird.

Dann aber ist dieses doppelte Kanalprojekt — doppelt von Kreuzwertheim ab — sehr teuer, und um diese Verteuerung der Projekte hintanzuhalten, wird man den Kanal gemeinschaftlich für die Obermainstädte und für die Städte Nürnberg und Fürth soweit als möglich durchführen; es wäre in diesem Falle aus finanziellen Gründen der gegebene Endpunkt Marktbreit, von wo aus sich der Kanal nach Süden und nach Nordosten teilen könnte.

Es spielen in diese Frage aber noch so viel Unterfragen, wie z. B. die technische Durchführbarkeit, die Wasserversorgung usw., herein, daß wir im Rahmen dieser Ausführung eine erschöpfende Behandlung keineswegs geben können, und es dürfte der Zweck dieser Zeilen schon erreicht sein, wenn in großen Zügen weiteren Kreisen bekannt wird, was das Herz des Bayerischen Kanalvereins bewegt. Dagegen dürfen wir wohl noch die erste Frage: „Wie nutzen wir die jetzt vorhandenen Wasserstraßen besser aus?" mit einigen Worten streifen.

Herr Kommerzienrat Bing erwähnte in seinen Ausführungen, daß in Bamberg mit Unterstützung der Regierung bedeutende Hafen- und Kaianlagen und ein großes Lagerhaus gebaut worden seien, welch letzteres mit großzügig ausgestatteten Einrichtungen versehen sei; trotzdem aber komme, obwohl bis Bamberg die Kette gelegt sei, nicht der richtige Zug in den Obermainschiffahrtsverkehr. Selbst auf die Gefahr hin, uns mißliebig zu machen, müssen wir bekennen, daß die Hafenanlage in Bamberg weit über die jetzigen Bedürfnisse hinaus gebaut worden ist; auch hebt man einen Schiffahrtsverkehr nicht von oben herab, sondern von unten — der Mündung aus — hinauf, ähnlich wie man ein Haus nicht beim Dache, sondern beim Untergrund zu bauen beginnt. — Es müssen erst günstige Bedingungen für die Mainschiffahrt unterhalb Bamberg geschaffen werden, ehe der Hafen in Bamberg rentieren kann.

Deshalb erging auch von seiten des Vereins zur Hebung der Mainschiffahrt der Ruf an alle Interessenten, von Aschaffenburg bis Bamberg und weiter hinauf sich zu sammeln und gemeinschaftliche Sache zu machen. Leider hat man auch hierbei Widerstand gefunden, den man nicht erwartet hätte.

Da ein Kanalverkehr Bamberg—Nürnberg—Kelheim nur dann sich richtig entwickeln und über den Lokalverkehr hinausgehen wird, wenn als Grundlage desselben ein reger und gesunder Mainschiffahrtsverkehr dient, so sind wohl die am Kanalschiffahrtsverkehr beteiligten Kreise auch an der Mainschiffahrt lebhaft interessiert.

Die Forderungen der Mainschiffahrt sind folgende:

1. Verbilligung der Schlepplöhne, namentlich für Kohlen.

Hier muß hervorgehoben werden, daß seitens des Herrn Staatsministers Exzellenz v. Seidlein, welcher sich keineswegs auf den engen Standpunkt der Staatseisenbahnrente, sondern auf den höheren Standpunkt des allgemeinen Verkehrs stellt und daher sich schon wiederholt als ein warmer Förderer der Mainschiffahrt gezeigt hat, in der Verbilligung der Schlepplöhne für Frachten oberhalb von Würzburg in anerkennenswerter Weise bereits vorgegangen wurde. Allein trotzdem hat die Obermainschiffahrt doch noch nicht diejenigen Vergünstigungen erhalten, welche notwendig sind, um bezüglich der wichtigen Massengüter, wie Kohlen, mit der Bahn erfolgreich konkurrieren zu können.

„Nur noch einen Schritt weiter!" so möchten wir in dieser Hinsicht dem Herrn Staatsminister entgegenrufen, und der bedeutungsvolle Schritt wird nicht bloß dem ganzen Lande in volkswirtschaftlicher Hinsicht, sondern auch ohne Zweifel der Eisenbahnrente selbst letzten Endes zugute kommen; denn dort, wo billige Kohle geschafft werden kann, können sich industrielle Anlagen gründen, durch deren Niederlassung für die Beförderung anderer Güter dem Bahnfiskus wieder reichlich Ersatz zugeführt werden kann.

Unser Nachbarstaat Württemberg hat es wahrscheinlich nicht zu bereuen, daß er in den Schlepplöhnen am Neckar für Kohlen weit billiger ist als wir auf dem Main.

Es sei uns gestattet, eine vergleichende Zusammenstellung hier zu bringen.

Schlepplöhne

1. für Kohlen

Schiff von 250 t Größe und gleicher Ladung für 115 km

auf dem Main:		auf dem Neckar:	
Leergang	101,20 M	Leergang	142,50 M
Ladung für 200 t	230,— M	Ladung lt. Tarif	97,20 M
Ladung für 50 t	57,50 M		
250 t	388,70 M		239,70 M

mithin ist der Main um 149 M teurer als der Neckar.

2. für Kohlen

Schiff von 200 t Größe mit 150 t Ladung auf der 115 km langen Strecke

Leergang	92,— M	Leergang	118,30 M
Ladung 150 t	172,50 M	Ladung 150 t	58,30 M
	264,50 M		176,60 M

Mithin ist der Main um 87,90 M teurer als der Neckar.

Sollte es nicht möglich sein, in Bayern die Schlepplöhne für Kohlen auf eine ähnliche Grundlage zu bringen?

2. Gewährung von Ausnahmetarifen zugunsten der Mainstädte.

Zugunsten Frankfurts z. B. besteht Ausnahme seitens der bayerischen Bahnen, und diese Tarife haben den Frankfurter Hafen zum großen Umschlagplatz gemacht.

Auch hier sei ein Beispiel gegeben:

Wird von Regensburg nach Frankfurt Getreide nach dem Hafen dortselbst geschafft, so kommt die Bahnfracht Regensburg—Frankfurt billiger wie die Fracht Regensburg—Kitzingen per Bahn und Kitzingen—Frankfurt per Schiff.

Talverkehr.

Getreide (10 t)

a) über Frankfurt a. M.	
Bahnfracht Regensburg—Frankfurt . . . . . . (Umschlagexporttarif)	110,— M
Ueberfuhr in Frankfurt nach dem Hafen . . .	2,40 M
	112,40 M
b) über Kitzingen	
Bahnfracht Regensburg—Kitzingen . . . . . . (1. Spezialtarif)	93,— M
Ueberfuhr in Kitzingen nach dem Hafen . . .	3,— M
Mainfracht Kitzingen—Frankfurt	30,— M
	126,— M

Es ist klar, daß diese Ausnahmetarife seitens der bayerischen Eisenbahnverwaltung nicht der schönen Augen der Frankfurter wegen gewährt wurden, sondern zum Zwecke der Verhinderung der Umgehung der bayerischen Bahnen durch Benutzung außerbayerischer Bahnlinien.

Es wird jedoch ein Gebot der Gerechtigkeit und Billigkeit gegenüber den bayerischen Hafenplätzen sein, daß auch diesen wenigstens für den Transport aus gewissen Gegenden Ausnahmetarife, ähnlich wie den Frankfurtern, gewährt werden.

3. Schaffung von mehreren kleineren Sicherheitshäfen.

Wer die Verhältnisse am Main kennt, weiß, daß die Schaffung von Sicherheitshäfen an einzelnen Plätzen, wie zwischen Aschaffenburg und Würzburg und zwischen Würzburg und Schweinfurt sowie zwischen Schweinfurt und Bamberg, notwendig erscheint. Von da an, wo die Witterungsverhältnisse zweifelhaft werden, wo Eisgang oder Hochwasser zu befürchten ist, kann der Mainschiffer beim Fehlen dieser Sicherheitshäfen riskante Fahrten nicht mehr unternehmen. Dies wirkt lähmend auf die Schiffahrt und veranlaßt den Schiffer bei Abschluß des Vertrages über Jahresfrachten nur mit solchen Plätzen zu kalkulieren, die Sicherheitshäfen haben.

4. Stationierung von Schleppdampfern in Würzburg.

Wenn die Obermainschiffahrt einigermaßen gedeihen soll, so müssen in Würzburg selbst auch Schleppdampfer jederzeit zur Verfügung stehen, und man darf nicht darauf angewiesen sein, erst von Aschaffenburg solche langwierig zu requirieren.

5. Durchstich der Vogelsburg bei Volkach.

In hocherfreulicher Weise hat auch Herr Kommerzienrat Bing auf diese Aufgabe beim Ausbau der Wasserstraßen hingewiesen. Herr Ingenieur Fischer in Gustavsburg hat in geistvoller Weise die technische Möglichkeit und die großen Vorteile dieses Durchstiches in wiederholten Schriften erörtert und insbesondere betont, daß ungeheure elektrische Kräfte bei diesem Durchstich nebenbei zu gewinnen sind.

Wir haben zu mehreren Malen auf dieses Projekt hingewiesen. Es wurde vor Jahren, als der Ruf nach Elektrizität noch nicht so allgemein war, dem Projekte entgegengehalten, man habe die Abnehmer für so bedeutende Kräfte gar nicht, und deshalb sei die Fischersche Berechnung, wonach die KW-Stunde nur auf 0,4 Pf komme, nicht richtig. — Merkwürdig ist, daß, obwohl inzwischen in Unterfranken der Ruf nach Elektrizität ganz bedeutend angeschwollen ist, man trotzdem auch jetzt noch nicht dem Fischerschen Projekte näher treten will. Es ist immer noch Ruhe über allen Wassern.

6. Schaffung eines von den Spediteuren unabhängigen Schifferstandes und einer zwischen Schiffer und Spediteur bestehenden Vermittlungsstelle, die berechtigten Wünschen der Spediteure und der Schiffer Rechnung trägt.

Sollte diese Vermittlungsstelle praktisch undurchführbar sein oder auf zu große Schwierigkeiten stoßen, so wäre die Monopolisierung des gesamten Schiffahrtsverkehrs in Erwägung zu ziehen. Die Monopolisierung des Schiffsverkehrs durch den Staat würde eine der Hauptaufgaben erfüllen lassen, d. i.

7. die Regelmäßigkeit des Schiffsverkehrs.

Nur bei regelmäßigem Verkehr wird der Kaufmann sich an die Schiffahrt gewöhnen und mit ihr zu seinem Vorteile arbeiten können. Es sei in dieser Beziehung dem mutigen und erfreulichen Vorgehen der Firma Weber & Co. mit ihren Motorfahrten auch hier ein Wort der Dankbarkeit gewidmet.

Alle diese Vorausetzungen und noch eine Reihe mehr untergeordneter Aufgaben, deren Aufführung hier zu weit führen würde, müssen erfüllt werden, wenn die Binnenschiffahrt und insbesondere die die Grundlage hierzu bildende Mainschiffahrt blühen und gedeihen soll.

Wenn wir jetzt den Kampf mit unseren zahlreichen Feinden hoffentlich bald mit Erfolg zu Ende geführt haben werden, ist der richtige Zeitpunkt gekommen, um mit den Reformen im Schiffahrtsverkehr auf den Plan zu treten und auch die großen Projekte, die der Bayerische Kanalverein unentwegt im Auge hatte, zur Durchführung zu bringen; an uns soll es bezüglich der tatkräftigen Mitarbeit und der freudigen Hingabe zur Erfüllung der Aufgaben nun und nimmer fehlen.

Der Verein zur Hebung der Mainschiffahrt.
Graff.

Zu Fragen der deutschen Binnenschiffahrt

schreibt ein Freund unseres Vereins:

In dem Geschäftsbericht für 1914 äußert sich der Verein Hamburger Spediteure über das Elbeschiffahrtsgeschäft wie folgt: „Das Elbeschiffahrtsgeschäft hat im Berichtsjahre weder die beteiligten Schiffahrtsgesellschaften noch die Spediteure zufriedenstellen können. In der ersten Hälfte des Jahres 1914 entwickelte sich der Verkehr verhältnismäßig befriedigend; namentlich trat im Frachtgeschäft von Hamburg eine Hebung gegen das Vorjahr ein. Als aber nach dem Kriegsausbruch der Seeverkehr über Hamburg aussetzte, war der eigentliche Lebensnerv der Elbeschiffahrt unterbunden und die Aussicht auf ein befriedigendes Ergebnis des Verkehrs dahin. Zwar hat die Militärbehörde nach Ausbruch des Krieges wiederholt darauf hinzuwirken versucht, daß die Wasserstraßen in möglichst weitem Umfange zur Beförderung jeglicher Art benutzt würden; aber die inzwischen eingeführten Notstandstarife der Eisenbahnverwaltungen haben die Notlage im Binnenschiffahrtsverkehr nur noch erhöht."

Des ferneren gestatten wir uns auf einen Aufsatz in der „Deutschen Export-Revue" aufmerksam zu machen, der sich „Die Zukunft der deutschen Binnenschiffahrt" betitelt. Es heißt darin: „Der gegenwärtige Krieg und seine Folgen für das deutsche Wirtschaftsleben wirft bereits hinsichtlich der Binnenschiffahrt und der Exportspedition seine Schatten voraus, und es kann bereits heute an dieser Stelle die erfreuliche Tatsache konstatiert werden, daß die beiden ebengenannten wichtigen Geschäftszweige an dem zu erwartenden wirtschaftlichen Aufschwung regen Anteil nehmen werden.

Zunächst sei darauf hingewiesen, daß sich zurzeit in den Kreisen der deutschen Flußschiffahrt recht lebhafte Expansionsbestrebungen geltend machen. So hat z. B. die Neue Norddeutsche Flußschiffahrts-Gesellschaft zu Hamburg, deren Betätigungsfeld bisher die Elbe und ihre Nebenflüsse umfaßte, sich entschlossen, in Zukunft den Betrieb auf die sämtlichen deutschen und mit denselben in Verbindung stehenden ausländischen Binnengewässer auszudehnen. Wenn man berücksichtigt, daß der deutschen Flußschiffahrt durch die Unterbindung des direkten überseeischen Export- und Importverkehrs über Hamburg schwere Wunden geschlagen worden sind, so sind die Expansionsbestrebungen ein erfreuliches Dokument für das hohe Vertrauen, das man in den Kreisen der deutschen Binnenschiffahrt in die Zukunft dieses Gewerbes setzt. Und tatsächlich muß auch zugegeben werden, daß die Vorbereitungen, die man zurzeit auf dem Gebiete der Flußschiffahrt und des Speditionsgewerbes trifft, durchaus berechtigt sind. Denn wenn das deutsche Export- und Importgeschäft mit Uebersee wieder einsetzt, werden auch das mit ihm eng verbundene Speditionsgewerbe und die Binnenschiffahrt wieder besseren Zeiten entgegengehen. Man kann es deshalb auch sehr wohl verstehen, wenn man zurzeit in den Kreisen der deutschen Exportspedition alle Hebel in Bewegung setzt, um die Fragen, die vor dem Kriege vielfach den Geschäftsverkehr behinderten, während der jetzigen stillen Geschäftszeit vollständig zu klären. Es braucht ja in dieser Beziehung nur an die Erörterungen über die Gestaltung des Frachtrabattsystems nach dereinstiger Wiederherstellung des Friedens erinnert zu werden. Gerade auf diesem Gebiete bestanden zwischen den Exportspediteuren und den Reedern große Reibungsflächen, auf deren Beseitigung im beiderseitigen Interesse jetzt schon hingearbeitet werden soll.

Besonderes Gewicht legt man den Bestrebungen der Elbe-Schiffahrtsgesellschaften bei, ihren Betrieb auch auf ausländische Binnengewässer auszudehnen. Dieser Umstand beweist, daß man sich auch in den Kreisen der Binnenschiffahrt von einer intensiveren wirtschaftlichen Annäherung an unsere Nachbarländer nach dem Kriege für den deutschen Handel große Vorteile verspricht."

In der Frage der Rabatte in der Schiffahrt ist besonders wieder in der letzten Zeit vieles geschrieben worden, woraus man schließen kann — die heutigen kriegerischen Ereignisse lassen eigentlich für wirtschaftliche Separatthemata nicht die Zeit —, daß Schiffahrt und Spedition mit großer Intensität dem Gang der Verhandlungen folgen. Kann man aber von Verhandlungen wirklich reden? Vorderhand gehen alle Meinungsäußerungen nur dahin, man müsse in Zukunft die Härten abschleifen, die das bisherige System den Verladern gebracht hat. Wie diesem Ziele nahezukommen ist, ist bisher von keiner Seite gesagt worden. Die Gestaltung der Schiffahrtsverhältnisse nach dem Kriege ist übrigens ein Problem, über das heute kaum gesprochen werden kann und das doch die allereinzigste Grundlage bietet für irgendwie praktisch verwertbare Anregungen in der Rabattfrage. Nichtsdestoweniger wären schon heute Vorschläge interessant, weil deren eventuelle Anwendbarkeit den Umständen nach dem Kriege angepaßt werden könnte. Also für *ganz* unzweckmäßig kann man den Gedankenaustausch in dieser Frage nicht bezeichnen. Aber, wie gesagt, bisher hat sich aus keiner Interessentengruppe irgendeine greifbare Idee hervorgewagt.

Die Frage ist vom Standpunkte der Binnenschiffahrt wichtig; ist ja auch hier ein Rabattsystem zur Einführung gelangt, das in der Hauptsache sich die Grundlagen zu eigen macht, die in der großen Seeschiffahrt zur Geltung gebracht worden sind.

E. Löwinger.

Die Stadt Cleveland und ihr Schiffahrtverkehr

Von E. Gärtner, Bremen

Unter vielen Städten der Vereinigten Staaten von Amerika ist Cleveland im Staate Ohio trotz seiner gewaltigen Entwicklung und seines großen Verkehrs eine junge Stadt zu nennen.

Am 22. Juli 1796 traf im Auftrage der ehemaligen britischen Regierung von Neu-England der Generalagent Moses Cleaveland mit seinen Begleitern an der Mündung des Cuyahoga-Flusses ein, wo später Cleveland erbaut wurde, um Vermessungen und daran sich etwa schließende Landverkäufe vorzunehmen. Nach beendeter Arbeit zog er fort und hat nie wieder das Gebiet betreten, er starb im Jahre 1806 im Alter von 53 Jahren.

Obgleich er nun nicht einmal den Ort entdeckt hatte oder ihm sonstiges Interesse entgegengebracht hat, wurde er doch nach ihm benannt, aber erst nach 1812 mit seinem jetzigen Namen „Cleveland" und nicht mehr „Cleaveland". Von der Vermessungsexpedition waren fünf Personen zurückgeblieben, im nächsten Jahre trafen weitere Ansiedler ein, die in selbsterbauten Blockhäusern ein bescheidenes Leben führten. Im Laufe der Jahre kamen noch andere in die schöne Gegend. Cleveland wurde in 1814 von der Gesetzgebung als „Dorf" anerkannt, 1820 waren 600 Einwohner dort und am 5. März 1836 wurde von der Legislatur der Freibrief für die „Stadt" ausgestellt. Vom Osten kamen nun viele Einwanderer, und eine im Jahre 1840 vorgenommene Zählung ergab die Zahl von 6071 Einwohnern, die sich im Jahre 1850 auf 17 034 erhöhte. Jetzt war Cleveland in bezug auf Bevölkerungszahl die 43. Stadt in den Vereinigten Staaten, und nach weiteren 60 Jahren, im Jahre 1910, ergab die Volkszählung eine Einwohnerzahl von 560 663 Seelen; dadurch kam Cleveland an die sechste Stelle. In 1913 ist die Bevölkerung auf beinahe 700 000 Einwohner angewachsen, und in bezug auf Fabrikerzeugnisse ist Cleveland die fünfte Industriestadt geworden.

Das Wachstum Clevelands ist eine für den Westen nicht außergewöhnliche Erscheinung. Begünstigt wurde diese durch die vorzügliche Lage am Erie-See, die es zu einem mächtigen Binnenhafenplatze gemacht hat. Die Verbindungen zu Wasser und zu Lande und der Unternehmungsgeist der Bevölkerung, von welcher das deutsche Element ein wichtiger Bestandteil ist, haben zu seiner großen Entwicklung wesentlich beigetragen. Die Industrieerzeugnisse haben sich in zehn Jahren mehr als verdoppelt. Eisenerz, Kupfer, Holz, Häute, Wolle und andere Rohmaterialien werden von den nahegelegenen Plätzen nach Cleveland befördert. Cleveland ist in direkter Verbindung mit den größten Eisenerz- und Weichkohlenlagern und ist der Mittelpunkt, in welchem diese Bergwerkserzeugnisse für die Herstellung von Roheisen auf die billigste Weise verarbeitet werden. Vier Fünftel der großen Stahldampfer, die mit Eisenerzen und Kohlen beladen sind, werden von Cleveland bearbeitet. Mehr als 60 Prozent der gewaltigen Tonnage von Eisenerz, die jährlich von den Seen herunter befördert wird (in 1912 waren es mehr als 47 000 000 t), werden in dem Distrikt empfangen, von welchem Cleveland das Zentrum ist, eingeschlossen die Häfen von Lorain bis Ashtabula. Beinahe 8 000 000 t wurden in 1912 in dem Hafen von Cleveland entladen.

Noch andere Industrieartikel, deren Anfertigung teilweise einen hohen Grad erlangt hat, sind: Astronomische Instrumente, Automobile, Automobilteile, Gußstücke von Eisen, Stahl, Messing und Aluminium, Chemikalien, Zigarren, Farben, Lacke, Drahtwaren, Maschinen für Hebe- und Transportzwecke, Papier und Drucksachen, Nägel usw.

Die nahegelegenen Bituminous-Kohlenfelder liefern den Fabriken ein billiges und vorzügliches Brennmaterial. Der durchschnittliche Preis für Waggonkohlen, die an die Ausweichgleise der Fabriken geliefert werden, ist 1,85 Doll. = 7,77 M pro Tonne. Kohlengrus wird für Dampferzeugung gewöhnlich mehr gebraucht und kostet während der Sommermonate 1,30 Doll. = 5,46 M und im Herbst und Winter ungefähr 1,60 Doll. = 6,72 M pro Tonne.

Naturgas wird von Westvirginien in Röhren hergeleitet und zur Dampferzeugung in großen Quantitäten verkauft zum Sommerpreise von 0,13 Doll. = 0,55 M pro 1000 cbm. Der Preis für andere Zwecke und während der Wintermonate für Fabriken ist 0,30 Doll. = 1,26 M pro 1000 cbm.

Einige sehr große Fabriken als auch viele kleinere finden gegenwärtig den Gebrauch elektrischer Kraft vorteilhafter, die ihnen von Zentralstationen geliefert wird. Ein regelmäßiger, großer Abnehmer ist nun berechtigt, laut veröffentlichter Preisliste zum Preise von weniger als 8/10 Cent pro Kilo-Watt-Stunde Strom zu entnehmen. Konsumenten von Strom für Maschinen von 50 PS = 2½ Cents, von 500 PS ungefähr 1 7/10 Cents und von 1000 PS ungefähr 1 Cent pro Einheit.

Der Wassergebrauch für Cleveland wird dem Erie-See, vier Meilen außerhalb entnommen, das Wasser wird durch einen neun Fuß breiten Tunnel gepumpt, der unter dem Boden gelegt ist. Der Preis für 1000 cbm Wasser beträgt 0,40 Doll. = 1,68 M oder ungefähr 5⅓ Cents für 1000 Gallonen.

Der Bahnpostverkehr Clevelands ist ganz bedeutend, es kommen täglich 89 Postzüge in die Stadt und 90 verlassen dieselbe.

Im Hafen von Cleveland betrug die Einfuhr von Eisenerz in den Jahren:

Jahre	Tonnen
1876/1880	2 431 598 Tonnen
1881/1885	4 036 680 „
1886/1890	6 558 583 „
1891/1895	8 737 481 „
1896/1900	15 362 718 „
1901/1905	23 099 749 „
1906/1910	28 981 886 „
1911	4 640 312 „
1912	7 914 838 „
	101 763 845 Tonnen

Die Eisenerzverschiffungen ab Lake Superior betrugen vom Jahre 1876 bis einschließlich 1912 559 390 439 t. Von diesen entfielen auf den Clevelanddistrikt, der die Erie-See-Hafenplätze Cleveland, Ashtabula, Conneaut, Faisport und Lorain umschließt, 345 784 318 t, und zwar in den Jahren:

Jahre	Tonnen
1876/1880	3 543 269 Tonnen
1881/1885	7 079 249 „
1886/1890	17 897 267 „
1891/1895	24 753 527 „
1896/1900	44 847 690 „
1901/1905	80 356 790 „
1906/1910	116 346 585 „
1911	21 465 463 „
1912	29 494 478 „
	345 784 318 Tonnen

Letzteres Quantum von 29 494 478 t ist noch um eine Tonne größer als die Gesamteinfuhr und Ausfuhr des New Yorker Hafens.

Die Einfuhr von Bituminouskohle, Anthrazitkohle und Koks per Bahn war im einzelnen wie folgt:

	Bituminouskohle	Anthrazitkohle	Koks
1894/1898	16 865 701 Tonnen	933 105 Tonnen	2 048 429 Tonnen
1899/1903	23 532 018 „	1 080 735 „	2 981 918 „
1904/1908	27 936 213 „	959 946 „	3 386 053 „
1909	6 264 998 „	362 162 „	1 034 649 „
1910	7 097 170 „	400 425 „	937 714 „
1911	6 242 910 „	168 208 „	911 477 „
1912	6 673 940 „	150 647 „	1 753 247 „
	94 612 950 Tonnen	4 055 228 Tonnen	13 053 487 Tonnen

Die Ausfuhr von Bituminouskohlen auf dem Seewege und Koks per Bahn war wie nachstehend:

	Bituminouskohle	Koks
1894/1898	8 171 336 Tonnen	387 858 Tonnen
1899/1903	11 369 590 „	243 633 „
1904/1908	15 162 719 „	317 197 „
1909	4 157 263 „	102 375 „
1910	5 023 368 „	197 784 „
1911	4 336 425 „	273 313 „
1912	4 249 666 „	288 238 „
	52 470 367 Tonnen	1 810 398 Tonnen

Auch im Mehl- und Getreidehandel nimmt Cleveland einen hervorragenden Platz ein. Die Einfuhr betrug in den Jahren 1894 bis einschließlich 1912 wie folgt:

	Mehl Barrel	Weizen Buschel	Mais Buschel
1894/1898	3 547 043	14 862 594	15 335 806
1899/1903	4 871 450	15 569 473	43 430 918
1904/1908	3 316 260	9 000 886	38 796 541
1909	649 340	1 265 737	5 455 125
1910	532 289	1 021 523	5 278 412
1911	657 486	1 173 350	5 358 847
1912	713 629	3 552 675	6 178 432
	14 287 497	46 446 238	119 834 081

	Hafer Buschel	Gerste Buschel	Roggen u. ander. Getr. Buschel
1894/1898	16 647 371	2 435 812	2,673 715
1899/1903	43 609 059	1 081 533	1 356 253
1904/1908	42 746 407	1 384 558	3 997 674
1909	7 596 394	529 969	1 021 183
1910	7 141 889	422 618	693 912
1911	7 530 478	115 297	134 669
1912	11 489 729	28 946	75 779
	136 761 327	5 998 733	9 953 185

Die Ausfuhr betrug in den Jahren 1894 bis einschließlich 1912, wie folgt:

	Mehl Barrel	Weizen Buschel	Mais Buschel
1894/1898	2 033 110	6 339 713	9 941 003
1899/1903	2 126 310	8 533 486	31 192 754
1904/1908	1 348 830	3 152 526	17 764 827
1909	136 240	530 053	1 258 459
1910	116 944	450 778	1 231 142
1911	206 525	1 173 350	2 795 637
1912	180 260	591 480	1 856 900
	6 148 219	20 771 386	66 040 722

	Hafer Buschel	Gerste Buschel	Roggen u. anderes Getreide Buschel
1894/1898	7 502 749	34 430	936 619
1899/1903	26 184 609	291 779	705 244
1904/1908	13 343 041	98 450	39 423
1909	1 709 451	4 108	110 455
1910	1 431 689	6 291	69 621
1911	1 787 974	7 710	65 253
1912	2 732 568	—	18 819
	54 692 081	442 768	1 945 434

Gesamtfrachtbewegung in Cleveland in den Jahren 1894 bis einschließlich 1912:

	Empfang per Bahn		Empfang per See	
1894/1898	33 326 869	Nettotonnen	11 130 963	Nettotonnen
1899/1903	49 537 461	„	26 140 842	„
1904/1908	58 928 573	„	31 207 520	„
1909	13 223 838	„	7 539 123	„
1910	13 700 312	„	7 146 199	„
1911	13 228 699	„	6 404 246	„
1912	14 666 365	„	8 429 113	„
	196 612 117	Nettotonnen	97 998 006	Nettotonnen

Gesamtnettotonnen: 294 610 123.

	Beförderung per Bahn		Beförderung per See	
1894/1898	20 155 911	Nettotonnen	6 897 480	Nettotonnen
1899/1903	33 623 050	„	13 838 432	„
1904/1908	42 452 996	„	19 454 223	„
1909	8 442 531	„	3 634 404	„
1910	8 921 630	„	6 610 604	„
1911	8 199 247	„	5 688 293	„
1912	9 337 233	„	4 922 083	„
	131 132 598	Nettotonnen	61 045 519	Nettotonnen

Gesamtnettotonnen: 192 178 117.

Die Cleveland und Buffalo Transit Co., auch kurz C.- u. B.-Line genannt, unterhält tägliche Verbindungen zwischen Cleveland und Buffalo und Erie-Pa. mit drei Dampfern und vier Fahrten mit einem Dampfer zwischen Cleveland und Port Stanley Ont.-Canada.

Wie groß die Fortschritte auf dem Gebiete der Inlandseenfahrten sind, möge in Nachstehendem veranschaulicht werden. Der erste Dampfer dieser Gesellschaft, in 1818 erbaut, hatte eine Länge von 135 Fuß, der zweite Dampfer, in 1837/1838 erbaut, eine Länge von 205 Fuß und fuhr zwischen Buffalo und Chicago. Der dritte Dampfer, in Detroit in 1849 erbaut, war 282 Fuß lang und fuhr zwischen Detroit und Buffalo. Der vierte Dampfer, mit Namen Western-World, in Buffalo 1854 erbaut, war 348 Fuß lang und fuhr zwischen Buffalo und Detroit und Buffalo und Sandusky.

In den Jahren 1912/1913 wurde der größte und kostspieligste Binnenseedampfer der Welt, auf der Werft der Detroitschiffsbaugesellschaft erbaut und auf den Namen „Seeandbee" getauft, in den Dienst der Gesellschaft gestellt.

Es war dieses ein Ereignis von historischer Bedeutung, weil noch nie ein Dampfer von solchen Dimensionen in den Vereinigten Staaten erbaut war. Die Länge dieses Riesendampfers beträgt 500 Fuß, die Breite 98,6 Fuß und die Tiefe 30,6 Fuß. Aber diese Zahlen geben noch kein richtiges Bild seiner Größe, etwas verständlicher ist die Tatsache, daß 500 Schlafzimmer und 24 Wohnzimmer vorhanden sind, die 1500 Personen aufnehmen, eine Anzahl, die den größten Hotels im Lande gleichkommt. Im Ganzen dürfen 6000 Personen mit dem Dampfer befördert werden. Die Ladefähigkeit an Deck beträgt 1500 t. Die Schaufelräder des Seitenraddampfers haben einen Durchmesser von 33 Fuß und ein Gewicht von 100 t.

Der Dampfer hat im ganzen sechs Verdecke, nämlich Mitteldeck, Hauptdeck, Promenadendeck, Saaldeck, Oberdeck und Kuppeldeck. Die garantierte Geschwindigkeit ist 22 Meilen pro Stunde und wird durch Maschinen von 12 000 PS hervorgerufen. Von mehr als 4500 elektrischen Lampen wird das Schiff erleuchtet. Der große Salon hat eine Länge von über 400 Fuß und ist mit reicher Mahagoni-Täfelung versehen. Die Abfahrt von Cleveland ist täglich um 8 Uhr abends, die Ankunft in Buffalo am nächsten Morgen 6,30.

Im Nachstehenden geben wir eine Aufstellung über Länge und Ladefähigkeit der größten Frachtschiffe im Verkehr auf den großen Seen vom Jahre 1900 bis einschließlich 1912:

Jahr	Länge	Ladefähigkeit Bruttotonnen à 2240 Pfd. engl.	Durchschn. Eisenerz-ladung
1900	478 Fuß	8 300	3783
1901	450 „	7 000	4459
1902	436 „	7 000	4899
1903	469 „	7 300	5668
1904	560 „	10 500	5272
1905	569 „	10 800	6101
1906	602 „	12 500	6973
1907	605 „	12 000	7516
1908	500 „	8 900	8325
1909	605 „	11 500	7777
1910	604 „	12 000	7155
1911	600 „	12 000	7178
1912	617 „	14 000	7740

Die kontraktlich festgelegte Fracht für Eisenerz pro Bruttotonne (2240 Pfd. engl.) von Duluth, Marquette am Lake Superior und Escanaba am Lake Michigan nach dem Lake Erie ist von 1 Doll., 0,95 Doll., 0,85 Doll. in Rücksicht auf größere Schiffe und größeren Raum auf 0,50 Doll., 0,45 Doll. und 0,35 Doll. für den Zeitraum von 1900 bis 1912 einschließlich ermäßigt worden.

Desgleichen für Eisenerz von Escanaba nach dem Lake Michigan von 0,45 Doll. auf 0,30 Doll.

Die Umladegebühren von diesen Hafenplätzen waren in 1900 0,20 Doll. und in 1912 0,10 Doll. pro Bruttotonne.

Die Fracht für Kohlen vom Lake Erie nach Duluth betrug in 1900 0,50 Doll. und in 1912 0,30 Doll., desgleichen vom Lake Erie nach Lake Michigan 0,60 Doll. und 0,30 Doll. in 1912.

In den Jahren 1900 bis einschließlich 1912 sind 269 Schiffe erbaut, die in diversen Fahrten den Verkehr auf den großen Seen unterhielten. Sie zerfallen in zwei Klassen, die erste Klasse in Schiffe von 480 Fuß und mehr, die zweite Klasse in Schiffe von weniger als 480 Fuß. Gegenwärtig sind es 274 Schiffe mit 1 235 868 Bruttotonnen.

Verkehr

im Hafen von Cleveland vom 13. März bis 30. Dezember 1911.

Eingelaufen:

Amerikanische Dampfer 3303 } 3802 Schiffe mit 6 339 821 Netto-
Fremde Dampfer . . . . 499 } Reg.-Tonnen
Amerikanische Segelschiffe 545 } 582 Schiffe mit 578 812 Netto-
Fremde Segelschiffe . . . 37 } Reg.-Tonnen

Ausgelaufen:

Amerikanische Dampfer 3313 } 3812 Schiffe mit 6 313 390 Netto-
Fremde Dampfer . . . 499 } Reg.-Tonnen
Amerikanische Segelschiffe 545 } 582 Schiffe mit 582 121 Netto-
Fremde Segelschiffe . . . 37 } Reg.-Tonnen

Personenbeförderung 492 632.

Vom 13. April bis 31. Dezember 1912.

Eingelaufen:

Amerikanische Dampfer 7159 } 7450 Schiffe mit 8 432 808 Netto-
Fremde Dampfer . . . 291 } Reg.-Tonnen
Amerikanische Segelschiffe 648 } 664 Schiffe mit 716 881 Netto-
Fremde Segelschiffe . . . 16 } Reg.-Tonnen

Ausgelaufen:

Amerikanische Dampfer 7099 } 7408 Schiffe mit 8 470 496 Netto-
Fremde Dampfer . . . . 309 } Reg.-Tonnen
Amerikanische Segelschiffe 737 } 753 Schiffe mit 708 888 Netto-
Fremde Segelschiffe . . . 16 } Reg.-Tonnen

Personenbeförderung 538 382.

Der gewaltige Aufschwung im Eisenerz- und Kohlengeschäft ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß vorzüglich eingerichtete Dampfer mit großer Ladefähigkeit und vervollkommneten Lademaschinen die rasche Verarbeitung von Eisenerzen und Kohlen bewerkstelligen und dadurch die Unkosten wesentlich verringern. Ist das Schiff in den Hafen angekommen, so beginnt sofort die Arbeit des Entladens. Mit Hilfe eines Alexander E. Brown Schnellhebeapparates war es möglich, im Sommer 1912 einen Dampfer mit etwas über 13 000 t Erz in der kurzen Zeit von drei Stunden und 20 Minuten zu entladen. Bei dieser Arbeit sind nicht mehr als 25 Mann beschäftigt gewesen, so daß der Arbeitslohn nur ein geringfügiger war. Noch im Jahre 1885 gebrauchte der Brownsche Apparat ungefähr drei Tage, um ein Schiff von 3000 t zu entladen. Die Unkosten betrugen 25 Cents pro Tonne, jetzt ist es ermöglicht, alle Unkosten, als Arbeitslohn, Dampfkraft, Unterhaltung, Zinsen und Amortisation des Kapitals, auf nicht höher als 4 Cents pro Tonne zu berechnen. Vermittels des Hewlett-Entladers, nach seinem Erfinder George H. Hewlett genannt, können jetzt auf einmal 15 Tonnen gehoben werden.

Eine weitere Verwendung zur Entladung von Erz geschieht durch einen Apparat, der eine Ladung Erz von einem Eisenbahnwagen abwirft. Mit Leichtigkeit können an einem Arbeitstage von zehn Stunden 150 Wagen abgeworfen werden, und manche enthalten ungefähr 55 t Bruttogewicht. An den Erz- und Kohlendocks in Cleveland befinden sich viele dieser maschinellen Vorrichtungen, die ein gewaltiges Tagesquantum verarbeiten. Es sind unter anderem zwei Kohlenschütter am See gelegen, die pro Stunde je 1000 t entladen.

Clevelands Handel und Industrie ist zu einer sehr hohen Blüte gelangt, und aus dem Vorhergehenden darf man schließen, daß es auch fernerhin dem Unternehmungsgeist der leitenden Männer gelingen wird, weitere Erfolge zu erzielen zum Wohle seiner Mitbürger und des ganzen Landes.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat April 1915. Das „Reichsarbeitsblatt“ veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat April: Der April brachte der Rheinschiffahrt eine geringe Belebung. Die Kohlenzufuhren zu den Häfen wiesen an einzelnen Arbeitstagen erheblich höhere Versandziffern auf, die zwar, an normale Verhältnisse nicht heranreichend, immerhin einen lebhafteren Verladebetrieb und damit auch eine Verstärkung der Schiffszufuhren sowohl rheinauf- als abwärts zuließen. Auch im Monat April lag eine große Anzahl von Kähnen und Booten still. Neuerdings setzt eine rege Verladetätigkeit im Rhein-Herne-Kanal ein, die auf die Dauer die Beschäftigung der Rheinflotte jedenfalls günstig beeinflussen wird. Die Zechen sind an den Kanalumschlagplätzen auch unter den heutigen Verhältnissen eher in der Lage, größere Mengen herbeizuschaffen, da dies hier auf eigenen Wagen geschieht und daher die Gruben nicht auf die unter den jetzigen Umständen häufig unregelmäßig erfolgenden Wagengestellungen seitens der Eisenbahnverwaltung angewiesen sind. Die Schiffsfrachten vermochten sich von dem Tiefstand der letzten Monate noch nicht zu erholen, und auch die Schleppsätze sind besonders im Hinblick auf die bedeutend höher gewordenen Betriebskosten sehr gedrückt und einer Aufbesserung bedürftig. Ein geringes Anziehen des Verkehrs würde außer Frage in erster Linie eine so dringend notwendige Erhöhung der Schleppsätze zur Folge haben.

Bei fast normalem Wasserstande des Neckar und normalem Frachtengeschäft, hauptsächlich bergwärts, konnte der Betrieb der Neckarschiffahrt auch im Monat April unbehindert ausgeführt werden. Es bleiben daher die Arbeitsverhältnisse wie in den bisherigen Kriegsmonaten dieselben, d. h. die fehlenden Arbeitskräfte werden seitens der Arbeitgeber durch gegenseitige Aushilfe ersetzt.

Ueber den Verlauf des Elbeschiffahrtsverkehrs im Monat April ist Neues nicht zu berichten, da die Verhältnisse im allgemeinen unverändert sind. Der Güterverkehr ab Hamburg zu Berg bietet nicht genügend Beschäftigung für die in Hamburg leer werdenden Fahrzeuge, so daß letztere zum größten Teil wieder leer nach den Liegeplätzen der Mittelelbe und Oberelbe zurückgeschleppt werden müssen. Auch der Verkehr talwärts, der im vorigen Monat durch größere Getreideverladungen etwas lebhafter geworden war, hat wieder nachgelassen. Dazu kam, daß die Verschiffungen von den österreichischen Plätzen, insbesondere die Braunkohlenverladungen, durch abermaliges Hochwasser wiederum einige Tage gestört waren. Ueberdies werden die Kohlenverladungen noch immer durch herrschenden Wagenmangel stark beeinträchtigt. Die Verladung von anderen Gütern ab Oesterreich ist ebenfalls sehr geringfügig.

Der Verkehr auf den märkischen Wasserstraßen wurde im April etwas lebhafter, nachdem die Kohlenankünfte von der Oder zunahmen und auch die Ankünfte in Braunkohlen und Landesprodukten von der oberen Elbe sich mehrten. Die Ankünfte ab Hamburg und Stettin blieben schwach. Der Stückgutverkehr mit den Binnenplätzen war ziemlich rege. In bezug auf Massengüter kamen auf weitere Entfernungen wenig Verladungen vor, dagegen war häufig Getreide und Mehl zwischen den Berliner Speichern und Mühlen zu fahren. Auch ergeben sich manche Verfrachtungen von Kies und Sand sowie Baustoffen für große öffentliche Bauten. Keinesfalls aber erreichte der Verkehr den Frühjahrsverkehr sonstiger Jahre.

Amtliche Nachrichten

Bekanntmachung

über die Versorgung der Binnenschiffer mit Mehl und Brot.

Zur Regelung der Versorgung der Binnenschiffer mit Mehl und Brot haben die Herren Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe sowie des Innern folgendes angeordnet:

1. Die in der Binnenschiffahrt beschäftigten Personen und die sie begleitenden Familienangehörigen sind ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit während der Fahrt mit Mehl und Brot innerhalb der festgesetzten Verbrauchsgrenzen auf Grund besonderer Schifferbrotkarten von denjenigen Kommunalverbänden zu versorgen, deren Bezirke sie auf der Fahrt berühren. Die Versorgung durch den Heimatskommunalverband ruht so lange, wie die Geltungsdauer der Schifferbrotkarten reicht.

2. Der Schiffer hat für jede einzelne Fahrt von der Hafenpolizeibehörde des Antrittsorts der Fahrt oder bei außerhalb Preußens beginnenden Fahrten des zuerst erreichten preußischen Hafenorts einen Ausweis abzufordern, in welchem sein Name, der Name oder die Bezeichnung des Schiffes und die Zahl der von ihm auf dem Schiff zu versorgenden Personen eingetragen ist. Soweit der Schiffer bereits zu anderen Zwecken, z. B. für den Schleusenverkehr, Ausweispapiere in Händen hat, steht einer Verbindung des Brotausweises mit diesen Papieren, etwa durch Einfügung eines besonderen Blattes, nichts entgegen.

3. Gegen Vorlegung des Ausweises erhält der Schiffer von den durch die Wasserbauverwaltungen zu bezeichnenden lokalen Behörden und Organen der Wasserbauverwaltung und der Wasserpolizei Brotkarten mit je vierzehntägiger Gültigkeit in der den Eintragungen auf dem Ausweise entsprechenden Anzahl. Tag und Zahl der ausgegebenen Brotkarten werden von der Ausgabestelle auf dem Ausweis vermerkt. Die Ausgabestelle hat auch Beginn und Ende der vierzehntägigen Gültigkeit der Brotkarten auf diesen einzutragen.

(Nähere Ausführungsbestimmungen sind durch die Oberpräsidenten zu erlassen, was z. B. für den Rhein bereits geschehen ist.)

Schiffahrtsbetrieb auf den märkischen Wasserstraßen.

Berlin W 10, den 13. Mai 1915.

In der Verfügung des stellvertretenden Generalkommandos vom 21. 10. 1914 — II c 62 791 — ist zu setzen:

in Ziffer L:

a) anstatt: „mit Ausschluß der Potsdamer Havel und der Brandenburger Havel von km 113,95 bis zum Plauer See“
„mit Einschluß der Potsdamer und der Brandenburger Havel“;

hinter Ziffer 6:

b) anstatt „in der Zeit vom 1. November bis auf weiteres nur von 5 Uhr morgens bis 9 Uhr abends“
„in der Zeit vom 15. Mai bis auf weiteres von 4 Uhr morgens bis 10 Uhr abends“.

Der Kommandierende General.
Unterschrift.

Unter Bezugnahme auf meine Amtsblattbekanntmachung vom 26. Oktober 1914 (Amtsblatt 1914, Seite 571).

Potsdam, den 17. Mai 1915.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen.

Zweite Kriegsanleihe. Das Reichsbankdirektorium gibt bekannt, daß die Ausgabe der Stücke der zweiten Kriegsanleihe anfangs Juni beginnt. Wir verweisen hier auf die im Anzeigenteil enthaltene Bekanntgabe.



Wieder hat der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt infolge des Krieges den Verlust eines angesehenen Mitgliedes zu beklagen. Es ist dies Herr

Paul Bartsch,

Leutnant der Luftschiffertruppen, Ritter des Eisernen Kreuzes,
Mitgesellschafter der Firma Fr. Andreae, G. m. b. H., Magdeburg.

Herr Bartsch war bei Ausbruch des Krieges in seiner Eigenschaft als Leutnant bei einer Luftschiffertruppe ins Feld gezogen. Dort wurde er von einem schweren Nervenleiden befallen und musste infolgedessen heimkehren. Leider fand er nicht die erhoffte Genesung; seine Krankheit verschlimmerte sich, so daß er am 26. Mai im Alter von 38 Jahren verstarb.

Ehre seinem Andenken!

Die Schriftleitung.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt ist seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt", Heft 9/10, S. 56) als Mitglied neu beigetreten:
de la Barre, Walter, Kohlenhandlung, Berlin W 57, Dennewitzstraße 37.

Personalnachricht

Herr Geheimer Baurat, Professor de Thierry, Vorstandsmitglied des Zentral-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt, ist zum Rektor der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin-Charlottenburg erwählt worden.

Aus verwandten Vereinen

Berliner Schiffahrts-Verein. In der am 7. Juni unter dem Vorsitz des Direktors Vortisch abgehaltenen Monatsversammlung wurde mitgeteilt, daß der Verein sich gegen die Erhöhung des Treideltarifs für den Finowkanal ausgesprochen habe, weil die Schiffer nicht in der Lage seien, höhere Kosten hereinzuholen. Die Regelung der Verkehrsverhältnisse am Tunnelbau Jannowitz-Waisenbrücke gebe zu Klagen keinen Anlaß. Das Bauamt habe geantwortet, daß etwa nötige Aenderungen sofort verfügt werden würden; die Arbeiten machten gute Fortschritte. Von der Elbstrombauverwaltung sei mitgeteilt worden, daß zwingende Gründe angegeben werden müßten, wenn man eine weitere Verlängerung der Durchfahrtszeiten der Elbebrücken erreichen wolle. Hinsichtlich der neuen Polizeiverordnung für die märkischen Wasserstraßen fanden die von der Kriegsarbeitsgemeinschaft der märkischen Binnenschiffahrt gemachten Abänderungsvorschläge Billigung. Sodann wurde berichtet, daß auch für die märkischen Wasserstraßen verlängerte Fahrzeiten zugelassen worden seien, allerdings entbehrten die Berliner und die märkischen Vorschriften der Einheitlichkeit. Mit der vom Bauamt Rathenow beabsichtigten Sperre der Stadtschleusen in Rathenow und Brandenburg für die Dauer des Krieges erklärte sich der Verein unter der Voraussetzung einverstanden, daß Schiffern, die in der Nähe dieser Schleusen laden oder löschen, zur Vermeidung von Umwegen und Unkosten die Durchschleusung auch dann in irgendwelcher Weise ermöglicht wird. Schließlich wurde noch mitgeteilt, daß die bahnseitigen Ueberführungsgebühren vom Hamburg—Lehrter Güterbahnhof bis zum Ufergleis Nordhafen mit 5 Pf. für 100 kg sehr hoch seien, und es wurde beschlossen, diese Sache in der Kriegsarbeitsgemeinschaft vorzubringen. — Während der nächsten Monate finden nur in besonders wichtigen Fällen Sitzungen statt.

Charlottenburger Schiffer-Verein E. V. In der Vorstandssitzung am 27. Mai berichtete der Vorsitzende, Herr Ganskow, über eine Bereisung der neuen Weichsel-Oder-Wasserstraße, an der er auf Einladung des Herrn Geh. Oberbaurats Sympher teilgenommen hatte. Die Bereisung habe gezeigt, daß die neue Wasserstraße nach voller Durchführung des Bauprogramms eine wesentliche Verbesserung der Verbindung nach dem Osten herbeiführen werde. Es wurde weiter mitgeteilt, daß die neue Polizeiverordnung für die märkischen Wasserstraßen, welche an Bord jedes Fahrzeuges sein muß, jetzt an den Schleusen für 80 Pf. käuflich zu haben ist. Das Wasserbauamt Rathenow hat die Absicht, wegen Beamtenmangels die Stadtschleusen in Rathenow und Brandenburg, die einen sehr geringen Verkehr aufweisen, während der Kriegszeit zu schließen; es wurde beschlossen, daß wenigstens Vorkehrungen für die Durchschleusung der in der Nähe der Schleusen ladenden und löschenden Fahrzeuge getroffen werden müßten, da diese sonst zu große Umwege zu machen hätten. Weiter wurde mitgeteilt, daß die Stadt Spandau von den dort liegenden Schiffern erhebliche Schulgelder fordere, und es wurde beschlossen, die Regierung um Vermittlung zu ersuchen.

XI. Generalversammlung des Vereins für die Schiffahrt auf dem Oberrhein. Trotz dem Ernst der Zeit waren die Mitglieder und Schiffahrtsfreunde aus der Schweiz und dem Ausland zahlreicher als früher erschienen, und es waren über hundert Teilnehmer, die der Vorsitzende, Direktor Werner Stauffacher, Samstag, den 8. Mai, im großen Hörsaal des Bernoullianums in Basel zur Eröffnung der XI. Jahresversammlung begrüßen konnte. Unter den Ehrengästen bemerkten wir außer dem Regierungspräsidenten von Basel-Stadt Vertreter der hohen Regierungen von Bern, Genf, Schaffhausen, Tessin, Waadt und Zürich, von den eidgenössischen Verwaltungen die Vorsteher der Abteilung für Wasserwirtschaft im schweizer. Departement des Innern und der administrativen Abteilung im schweizer. Eisenbahndepartement, das Präsidium des Großen Rates von Basel, die Handelskammer Basel, Nationalrat Prof. Dr. Paul Speiser, den kaiserlich deutschen Generalkonsul Hr. Wunderlich, Bürgermeister Jung aus Hüningen i. E., die großherzoglich badische Betriebsinspektion, Generaldirektor Jäger von der Rheinschiffahrt A.-G. vorm. Fendel in Mannheim, Direktor Schäfer von den Vereinigten Spediteuren und Schiffern, Rheinschiffahrts G. m. b. H. in Mannheim, Direktor Hahn von der Rheinischen Kohlenhandel und Reederei Gesellschaft in Mannheim. Auch die befreundeten Verbände waren sämtlich vertreten, so der Nordostschweizerische Schiffahrtsverband in St. Gallen, die Association Suisse pour la navigation du Rhone au Rhin in Neuenburg, das Syndicat Suisse pour l'étude de la voie navigable du Rhone au Rhin in Genf, der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband in Zürich und der Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen in Duisburg. Der internationale Rheinschiffahrtsverband in Konstanz, Vorsitzender Geh. Kommerzienrat Ludwig Stromeyer, hat sich in einem äußerst sympathischen Schreiben für die Teilnahme entschuldigen lassen, seine Abwesenheit lebhaft bedauernd, „indem er gerade jetzt die Gelegenheit benutzt hätte, die freundschaftlichen Beziehungen zu unserem Verein, mit dem er durch die Förderung des gemeinsamen Zieles der Schiffbarmachung des Oberrheines eng verbunden ist, zum Ausdruck zu bringen". Von den badischen und elsässischen Gästen haben sich ferner entschuldigen lassen der Stadtrat von Konstanz, der Bürgermeister der Stadt Lörrach, die Handelskammern zu Straßburg und Schopfheim, der Vorstand der Gr. Rheinbau-Inspektion in Freiburg, der Direktor des Wasser- und Straßenbaues in Karlsruhe, Oberbaurat Caroli in Freiburg, Wasserbauinspektor Stirnemann in Colmar, Baurat Kayser in Lörrach u. v. a.

In seinem Eröffnungswort dankte der Vorsitzende für die zahlreiche Teilnahme zu friedlicher Arbeit auf neutralem Boden. Von großer Arbeit könne zwar jetzt nicht gesprochen werden, dagegen wolle man zeigen, daß man auf seinem Posten stehe, um die Arbeit da wieder mit frischem Mut aufnehmen zu können, wo sie verlassen werden mußte. Ewig kann auch dieser Krieg nicht dauern, und die Zeit der friedlichen Arbeit muß wieder kommen. Bis zu dieser Zeit kann aber in vorbereitender Arbeit vieles geschehen, und da ist es namentlich der Ausbau der Hafenanlagen, der zur Inangriffnahme drängt, und dieses Thema soll denn auch durch zwei Referate an der heutigen Tagung den Hauptdiskussionsgegenstand bilden.

Die Erledigung der geschäftlichen Traktanden nahm nur kurze Zeit in Anspruch, da weder die Verlesung des letztjährigen Protokolles, noch der Kassarechnung pro 1914, noch endlich des Jahresberichtes über das abgelaufene Geschäftsjahr, die sämtlich in den „Rheinquellen", dem offiziellen Organ der Schiffahrtsverbände, bereits im Druck erschienen sind, von der Versammlung gewünscht wurde.

Zur besseren Orientierung erwähnen wir einige wesentliche Punkte aus dem Jahresberichte. Der Güterverkehr nach Basel konnte erst am 13. März aufgenommen werden und wurde am 1. August durch den Kriegsausbruch jäh unterbrochen. Der Gesamtverkehr war 90 019 t gegen 96 653 im Vorjahre. Die abgeschlossenen Transporte verbunden mit einem außerordentlich günstigen Wasserstande bis in den November hinein berechtigten zur Annahme, daß in diesem Jahre ein Verkehrsumschlag von 130 000 bis 140 000 t erreicht würde. Der Krieg hat diese Hoffnung wie manche andere jäh zuschanden gemacht. Auch die Gründung der „Schweizer Rheinschiffahrt A.-G." mit Sitz in Basel mit einem Kapital von 2 Millionen Franken stand dem Abschluß nahe und mußte nun der eingetretenen Ereignisse wegen ebenfalls auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Die Personenschiffahrt zwischen Basel und Rheinfelden hat von Ende April bis Ende Juli 31 349 Personen befördert. Die Schweizerische Landesausstellung in Bern bot willkommene Gelegenheit, ein weiteres Publikum über die Binnenschiffahrtsbestrebungen in der Schweiz aufzuklären. Die drei schweizerischen Schiffahrtsverbände veranstalteten in der Gruppe 34 (Wasserwirtschaft) eine Kollektivausstellung, und der Basler Verein hat in drei Kabinen an Hand eines reichen Karten- und Planmaterials einen Ueberblick über seine zehnjährige Tätigkeit gegeben. Er wurde mit dem Großen Ausstellerpreis sowie mit einer goldenen Medaille ausgezeichnet. Der am 16. Juni im Kongreßsaal der Landesausstellung abgehaltene erste schweizerische Schiffahrtstag gestaltete sich zu einer achtunggebietenden Kundgebung für unsere Bestrebungen. Man gewann den Eindruck, daß sich Behörden und Volk für diesen für die gesamte schweizerische Volkswirtschaft so überaus wichtigen Faktor immer mehr zu interessieren beginnen. Der von Baden und der Schweiz gemeinsam ausgeschriebene Wettbewerb zur Gewinnung von Plänen für die Schiffbarmachung des Rheines von Basel bis in den Bodensee, der am 1. Dezember ablief, mußte ebenfalls auf unbestimmte Zeit verschoben werden.

Die Jahresrechnung verzeichnet an Einnahmen 45 342,90 Fr., an Ausgaben 40 798,77 Fr., so daß ein Aktivsaldo von 4644,13 Fr. verbleibt. Für 1915 stellt sich die Rechnung wesentlich ungünstiger, indem die Einnahmen durch Reduktion der Bundes- und kantonalen Subventionen um 12 500 Fr. geringer sein werden.

Dem langjährigen Vorstandsmitgliede Herrn Giovanni Rusca in Locarno, der als Förderer der Flußschiffahrt und unermüdlicher Vorkämpfer der nationalen Interessen dem Verein seit seiner Gründung seine wertvolle Mitarbeit geliehen hat, wurde ein Begrüßungstelegramm geschickt.

Nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden hielten Ingenieur Rudolf Gelpke und Hafendirektor Leo Frey ihre sehr instruktiven und an Hand eines reichen Planmaterials wirksam ergänzten Vorträge über „die bauliche Erweiterung der Basler Hafenanlagen".

Herr Gelpke holte etwas weiter aus. Er legte einleitend dar, daß in der Schiffahrt, ganz im Gegensatz zur Kraftgewinnung, viel weniger bestimmte und einflußreiche Wirtschaftsgruppen

ihren fördernden Einfluß ausüben. Spielt bei der Wasserkraftgewinnung die direkte Rendite die Hauptrolle, so geben bei der Binnenschiffahrt mehr die allgemeinen, volkswirtschaftlichen Momente den Ausschlag. Hieraus erklärt sich in der Hauptsache das mangelnde Interesse und die langsame Entwicklung aller Binnenschiffahrtsbestrebungen. Und doch sind die durch den billigeren Wassertransport erzielten Frachtersparnisse, die der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft zugute kommen, ganz bedeutende; betrugen sie doch beispielsweise für die im Jahre 1913 im Basler Rheinhafen umgeschlagenen 96 653 Tonnen rund 270 000 Fr., was eine durchschnittliche Frachtersparnis von 27,80 Fr. für den 10-Tonnen-Wagen ausmacht. Dabei ist ganz besonders darauf hinzuweisen, daß die billigen Wasserfrachtsätze verschiedenen Neuindustrien der elektrochemischen und elektrometallurgischen Branche erst die Möglichkeit des Exportes geschaffen haben. Diese Werke wiederum stellen eine rentable Ausbeutung der Wasserkräfte dar, und es kann nicht genug betont werden, daß Schiffahrt und Wasserkraft nicht zwei sich bekämpfende Interessengruppen darstellen, sondern zwei unentbehrliche, sich wechselseitig ergänzende Elemente unseres wirtschaftlichen Haushalts. Logischerweise muß als oberstes Gesetz gelten, daß Wasserkraftwerke nicht einseitig mit Rücksicht auf die hydraulische Verwendung, sondern immer in Anlehnung an die Erfordernisse der Schiffahrt zu erstellen sind. Im weiteren schildert der Redner die ganz unzulänglichen Umschlageinrichtungen der rheinoffenen Anlage, mit denen der Verkehr bis jetzt bewältigt werden mußte, und weist überzeugend nach, daß nicht eine möglichst rentable Verzinsung der Anlage die Hauptsache sei, sondern die Erlangung billiger Umschlags- und Lagertarife, verbunden mit fühlbaren, der gesamten Volkswirtschaft zugute kommenden Frachtersparnissen.

Für den Ausbau bzw. Neubau der Hafenanlagen bieten sich nun drei Möglichkeiten. Die erste betrifft den Ausbau der bestehenden linksrheinischen Hafenanlagen. Wir erwähnen die Ausführungen des Herrn Gelpke hier nicht, da sie sich in der Hauptsache mit dem zweiten Referate des Herrn Frey decken, auf das wir weiter unten zu sprechen kommen. Das zweite Projekt sieht eine Hafenanlage bei Kleinhüningen vor, auf dem rechten Rheinufer, wo nordwärts und südwärts der Wiese zirka 32 Hektar Bodengelände zur Verfügung stehen. Die Regierung hat ein bekanntes Ingenieurbureau mit der Ausarbeitung von Plänen beauftragt. Neuerdings hat wiederum die Idee einer Kraft- und Stauwehranlage mit 20 000 PS in unmittelbarer Nähe der badisch-schweizerischen Landesgrenze in Verbindung mit der Hafenanlage an Interesse gewonnen. Hierzu sind allerdings Unterhandlungen mit dem badischen Staate als auch mit der großherzogl. badischen Eisenbahnverwaltung notwendig.

Ein drittes Projekt, für das sich namentlich die schweizerischen Bundesbahnen in Verbindung mit dem neuen Rangierbahnhof bei Muttenz interessieren, ist eine Hafenanlage im Stromgebiet oberhalb Basel auf dem Sternenfeld bei Birsfelden, wo zwischen Birs- und Ergolzmündung 90 bis 100 Hektar Nutzfläche bei billigen Grundpreisen zur Verfügung stehen.

Zum Schluß wies Herr Gelpke darauf hin, daß mit den vollständig ausgebauten Hafenanlagen im baselstädtischen Stromgebiete ein Jahresgüterverkehr von 1,1—1,3 Mill. t bewältigt werden könnte. Diesem Verkehr wäre der unregulierte Strom zwischen Straßburg und Basel bei 270 Schiffahrtstagen durchaus gewachsen.

Hafendirektor Frey als zweiter Redner gab eine anschauliche Schilderung über die Ursachen der relativ geringen Leistungsfähigkeit der bestehenden Hafenanlage. Außer der hohen Uferböschung, über die jede Kranenlast 12 m gehoben werden muß, sind die ungenügenden Gleisanlagen ein Haupthindernis. Für das Ein- und Ausladen, für Wiegen und Tarieren der Wagen, für die Zollbehandlung der Massengüter und für das Rangieren des ganzen Rollmaterials stehen nur drei Gleise zur Verfügung. Mit der Nacht- und Sonntagsarbeit sind schlechte Erfahrungen gemacht worden, sie ist zu teuer und beeinflußt außerdem ungünstig die Tagesarbeit. Das vorliegende Projekt mit dem geplanten Tiefkai würde allen Schwierigkeiten abhelfen und wird zur teilweisen, aber sofortigen Inangriffnahme der Arbeiten warm empfohlen. Ebenso dringlich erachtet der Redner die Erstellung eines Getreidespeichers mit Siloanlagen und einer genügend großen Güterhalle. Die projektierte Erweiterung sieht eine Kaifront von 1300 m vor und würde einem Verkehr von 400 000 t genügen. Die Kosten belaufen sich auf 5,2 Millionen, von denen aus den Erträgnissen des Hafens 3 Millionen verzinst und amortisiert werden könnten. Wenn die schweizerischen Bundesbahnen die Erstellung der Gleise auf ihre Kosten übernehmen, so hätte der Staat noch ca. 1,4 Millionen aufzubringen, wovon die eidgenössischen Bundesbehörden 50 Prozent übernehmen dürften. Für die Getreideversorgung der Schweiz wäre der Ausbau der Hafenanlagen in Verbindung mit einem Getreidelagerhaus von eminenter Wichtigkeit. Die Einlagerung der Brotfrucht in Mannheim, Ludwigshafen, Kehl und Straßburg würde dadurch wegfallen oder doch auf ein Minimum beschränkt. Notwendig scheint dem Redner auch die Heranziehung von hochwertigen Gütern durch Einrichtnug eines Eilgüterdienstes.

Beide Referate wurden mit Beifall aufgenommen. Die anschließende Diskussion wurde nur von einem Mitgliede benutzt, der den Ausbau der bestehenden Anlage nur als einen Notbehelf ansieht und deshalb dem zurzeit von der Regierung studierten Projekt einer Hafenanlage bei Kleinhüningen den Vorzug geben möchte. Irgendwelche Beschlüsse oder Resolutionen wurden nicht gefaßt.

Die XI. Generalversammlung schloß mit einem gemeinschaftlichen Bankett, an dem, getroffener Vereinbarung gemäß, außer der Begrüßungsansprache des Präsidenten keine Reden gehalten wurden. F. K.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Atlas-Werke A.-G., Bremen. Nach 986 775 M Abschreibungen verblieben für 1914 936 684 M Reingewinn; aus ihnen entfiel auf 6 000 000 M Aktienkapital eine Dividende von 8 %.

Julius Berger Tiefbau-A.-G., Berlin-Wilmersdorf. Prokurist Oberingenieur Conrad Kolberg wurde zum Vorstandsmitgliede ernannt.

Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrt A.-G., Emden. Die Gesellschaft, deren Dampfermaterial mit 45 520 M zu Buche steht, zahlte für 1914 auf 700 000 M Aktienkapital 4 % Dividende.

Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft. Für das Jahr 1914 wurden 197 323 M Abschreibungen vorgenommen; es verblieben 149 M zum Vortrag auf neue Rechnung.

Bromberger Schleppschiffahrt-A.-G. Die Gesellschaft nahm für 1914 68 030 M Abschreibungen vor, wonach ein Reingewinn von 25 494 M verblieb. 1275 M kamen zum Reservefonds, 4206 M an die Beamten, 20 013 M wurden neu vorgetragen.

Daimler-Motoren-Gesellschaft, Untertürkheim. Aus 4 604 471 M Reingewinn des Jahres 1914 entfallen auf 8 000 000 M Aktienkapital 16 % Dividende. An Richard Colell und Fritz Rubensdörfer ist für die Zweigniederlassung Berlin Prokura erteilt.

Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Die Gesellschaft verzeichnete für 1914 nach 1 325 993 M Abschreibungen einen Reingewinn von 1 888 771 M und zahlte auf 14 000 000 M Aktienkapital 8 % Dividende.

Grün & Bilfinger A.-G., Mannheim. Nach 1 035 189 M Abschreibungen verblieben für 1914 592 980 M Reingewinn; die Dividende beträgt 6 % von 4 000 000 M.

Hedwigshütte A.-G., Stettin. Das Vorstandsmitglied George Stevenson ist gestorben.

Howaldtswerke, Kiel. Durch Beschluß der Generalversammlung vom 27. März 1915 wurden die Satzungen neu gefaßt.

Jasenitzer Dampfschiffs-A.-G., Jasenitz. Das Geschäftsjahr 1915 schloß mit 1904 M Verlust.

Köln-Mülheimer Dampfschiffahrts-A.-G., Cöln-Mülheim. Für 1914 wurden 78 265 M Abschreibungen vorgenommen und ein Ueberschuß von 1485 M auf neue Rechnung vorgetragen.

Neue Schiffsbefrachtungsges. m. b. H., Hamburg. Am 5. Mai wurde eine Aenderung des Gesellschaftsvertrages (§ 7) beschlossen.

Oderschleppverein E. G. m. b. H., Fürstenberg, Oder. Die Abrechnung für 1914 schloß mit 5142 M Verlust. Ende des Jahres waren 41 Genossen mit 840 Guthaben und 41 000 M Haftsumme vorhanden.

Orenstein & Koppel-Arthur Koppel A.-G., Berlin. Paul Korn ist nicht mehr Vorstandsmitglied, Oberingenieur Hugo Schröder, bisher Prokurist, wurde stellvertretendes Vorstandsmitglied.

Rheinische Lokal-Schiffahrt G. m. b. H., Königswinter. Die Liquidation ist beendet und die Firma erloschen.

Rheinschiffahrts-A.-G. Friedrich Asteroth, Coblenz. Nach 20 001 M Abschreibungen ergab sich für 1914 ein Reingewinn von 44 053 M; die Dividende beträgt 5 % von 700 000 M.

Rheinschiffahrt-A.-G. vormals Fendel, Mannheim. Das Geschäftsjahr 1914 ließ nach 397 321 M Abschreibungen 303 998 M Reingewinn. Auf 3 000 000 M Kapital wurden 4 % Dividende gezahlt.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a. S. 39 813. **Schienenschlepper.** Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 14. 8. 13.

Klasse 65d. R. 39 910. **Patrone nach Patentanmeldung R. 37 987;** Zus. z. Anm. R. 37 987. Arthur Richau, Kiel, Feldstr. 44. 12. 2. 14.

Klasse 65a. H. 66 494. **Schlipphaken für Schiffe.** Heinrich Heitmann sen., Bremen, Weizenkampstr. 144. 20. 5. 14.

Klasse 65a. M. 51 225. **Speigatt.** Fa. Ferdinand Müller, Hamburg. 19. 4. 13.

Klasse 65a. V. 11 969. **Sicherheits-Füllvorrichtung, insbesondere für Oelzellen.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Act.-Ges., Hamburg. 8. 9. 13.

Klasse 65b. K. 56 493. **Dreiteiliges Schwimmdock mit Einrichtung zum Selbstdocken.** Philipp von Klitzing, Hamburg, Alsterdamm 17. 20. 10. 13.

Klasse 65b. K. 56 771. **Schwimmdock;** Zus. z. Anm. K. 56 493.

Philipp von Klitzing, Hamburg, Alsterdamm 17. 11. 11. 13.

Klasse 65d. V. 12 193. **Aus zwei durch ein schwimmfähiges Tau verbundenen Minen bestehende Doppelmine.** Vickers Limited, Westminster, London, Engl.; Vertr.: O. Siedentopf u. Dipl.-Ing. W. Fritze, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 3. 12. 13. V. St. Amerika. 26. 6. 13.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a. 285 391. **Verankerungsvorrichtung von Schleppschienen oder -bändern für Schiffsschlepper.** Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 20. 8. 14. S. 42 954.

65a. 285 019. **Ankerhebevorrichtung für Schleppschiffe.** Albert Richarz, Düsseldorf-Oberkassel, Wildenbruchstraße 2. 2. 4. 14. R. 40 297.

Klasse 65b. 285 020. **Durch Druckluft zu entleerendes Schwimmdock mit selbsttätig leerlaufenden Seitenkasten.** Gunnar Constantin Engstrand, Brooklyn, New York; Vertr.: H. Neubart, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 16. 10. 12. E. 18 521.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verpflichtung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXII. Jahrgang 1915
Heft 13/14
Juli

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten **40 Pfennig** die 4gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"*, sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140*, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

Denkschrift, betreffend die Fortführung des Rhein-Hannover-Kanals bis zur Elbe

Der Ausschuß zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals zu Magdeburg, dem auch der Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt angehört und dessen Arbeiten er durch einen namhaften Zuschuß unterstützte, ließ durch die bekannte Firma Havestadt & Contag, Berlin-Wilmersdorf, eine umfangreiche Denkschrift ausarbeiten, die soeben zur Ausgabe gelangte. Sie bezieht eine Reihe von wichtigen neuen Gesichtspunkten in den Kreis der Erörterung über den endlichen Ausbau des Kanals von Hannover nach Magdeburg ein und wird, wie man wohl hoffen darf, die Sache erheblich fördern. Ihrer Bedeutung entsprechend, soll die Denkschrift hier durch fachmännische Besprechungen ihres Inhalts eingehend gewürdigt werden; heute müssen wir uns, des Redaktionsschlusses wegen, darauf beschränken, ihre Einleitung dem Wortlaute nach wiederzugeben:

Einleitung.

Die vorliegende Denkschrift soll den Nachweis erbringen, daß die Weiterführung des Rhein-Hannover-Kanals bis zur Elbe an und für sich wirtschaftlich berechtigt ist und daß der Ausbau einer Verbindung der östlichen und westlichen Stromgebiete vom allgemein-volkswirtschaftlichen Standpunkt — das heißt im Interesse der Hebung des Verkehrs auf den vorhandenen und im Ausbau begriffenen Wasserstraßen sowie im Interesse der stetigen Fortentwicklung der an das Wasserstraßennetz neu anzuschließenden Gebiete — dringend erforderlich ist.

Die Denkschrift gliedert sich in einen technischen und einen wirtschaftlichen Teil. Der technische Teil verfolgt den Zweck, festzustellen, in welcher Linienführung der weitere Ausbau des zurzeit bei Misburg östlich Hannover endigenden Schiffahrtskanals zweckmäßig zu erfolgen hat, welche Kosten die geplanten Anlagen bedingen und welche Mittel zur Unterhaltung und zum Betrieb derselben erforderlich sein werden.

Es handelt sich dabei um die Aufstellung eines allgemeinen Vorentwurfs für die beiden zwischen Hannover und Magdeburg in Frage kommenden Linien: nämlich die nördliche Linie durch den Drömling und die südliche Linie durch das große Bruch, sowie um eine gleichmäßige Bearbeitung und Kostenveranschlagung beider Linien unter Berücksichtigung der neuerdings beim Bau der Großschiffahrtskanäle gemachten Erfahrungen.

Die nördliche Linienführung entspricht im wesentlichen der bereits im Jahre 1899 im Auftrage der preußischen Staatsregierung von dem damaligen Wasserbauinspektor Prüsmann bearbeiteten und veranschlagten Linie, welche von Hannover über Lehrte, Oebisfelde und Neuhaldensleben auf dem kürzesten Wege durch das Drömlingsgebiet die Elbe bei Heinrichsberg unterhalb Magdeburgs erreicht und die Verkehrsgebiete von Hildesheim, Peine, Braunschweig und Magdeburg durch Stichkanäle anschließt.

Die südliche Linienführung wendet sich von Misburg über Sehnde, Peine nach Braunschweig und führt von dort weiter über Oschersleben nach Magdeburg, umgeht diese Stadt und mündet ebenso wie die nördliche Linie bei Heinrichberg in die Elbe. Dabei erhält nur Hildesheim einen Stichkanalanschluß, außerdem sind die Magdeburger Hafenanlagen durch einen kurzen Verbindungskanal angeschlossen. Dabei ist die Möglichkeit gegeben, von Oschersleben im Tale der Bode einen Kanal über Staßfurt bis nach Bernburg an der Saale zu führen, um das obere Saalegebiet (einschließlich Leipzig) an den Mittellandkanal anzuschließen.

Eine Führung dieser „südlichen Linie" von Oschersleben durch das Tal der Sülze und mit einer Einmündung in die Elbe oberhalb der Stadt Magdeburg könnte ebenfalls in Frage kommen. Allein der Umstand, daß die Führung im Bodetal und der Abstieg an dem linken Hochufer der Elbe sich sehr schwierig gestalten und daß ferner die Durchführung der Großschiffahrt durch die Elbe innerhalb der Stadt Magdeburg nicht angängig erscheint und einen besonderen Umgehungskanal auf dem rechten Elbufer bedingen würde, hat dazu geführt, von dieser Lösung Abstand zu nehmen und einer Umgehung der Stadt Magdeburg auf dem linken Elbeufer den Vorzug zu geben, zumal dadurch die Erschließung wertvollen Industriegeländes ermöglicht wird. Es ist jedoch immer möglich, wenn die Südlinie gewählt wird, diese noch mit der Elbe oberhalb Magdeburgs zu verbinden, um dem Verkehr von und nach der Elbe den Umweg um die Stadt Magdeburg zu ersparen und auch die Flußstrecke innerhalb Magdeburgs nicht mit diesem Verkehr zu belasten. Die hierdurch hervorgerufene Aenderung der Kosten und der wirtschaftlichen Ausführungen konnte, da die Anregung erst nach Fertigstellung der Denkschrift erfolgt ist, nicht mehr berücksichtigt werden.

Die Vorzüge und Nachteile der beiden Linien in bautechnischer und verkehrstechnischer Hinsicht sollen in dieser Denkschrift des näheren erörtert werden. Vorweg sei bemerkt, daß die nördliche Linienführung mit 143,2 km Länge des Hauptkanals allerdings die kürzeste Verbindung zwischen Hannover und der Elbe

herstellt, aber unter Berücksichtigung der notwendigen Stichkanäle nach Hildesheim, Peine, Braunschweig und Magdeburg eine gesamte Baulänge von

$$143,2 + 31,0 + 15,0 + 18,0 + 6,4 = 213,6 \text{ km}$$

bedingt.

Die südliche Linie hat zwischen denselben Anfangs- und Endpunkten bei Hannover und Heinrichsberg a. d. E. eine Länge von 172,3 km, wozu nur der Stichkanal Sehnde—Hildesheim mit 25,0 km und der Verbindungskanal nach Rothensee mit 1,5 km hinzutreten, so daß die gesamte Baulänge nur

$$172,3 + 25,0 + 1,5 = 198,8 \text{ km}$$

beträgt.

Dem Nachteil der südlichen Linie, daß ihre Scheitelhaltung auf 83,0 NN liegt, während die Scheitelstrecke der nördlichen Linie auf 56,6 NN verbleibt, steht der Vorteil gegenüber, daß die Wasserspeisung der südlichen Linie durch den natürlichen Zulauf aus der Bode bei der Ausführung der geplanten Talsperren im Harz sich wesentlich günstiger als bei der Nordlinie gestaltet, für die das fehlende Speisungswasser größtenteils aus der Leine gepumpt werden muß.

Es liegt in der Natur der örtlichen Verhältnisse, daß sich die südliche Linie in den kilometrischen Anlagekosten teurer als die Nordlinie stellt; dem stehen aber die Vorteile gegenüber, die für den Betrieb und die Ertragsfähigkeit des Kanals aus der Berührung reicher, industriell entwickelter Verkehrsgebiete erwachsen, die der nördlichen Linie, die weniger bevölkerte und vorwiegend landwirtschaftlich genützte Gebiete durchzieht, fehlen.

Die Entscheidung, welche der beiden Linien als die bauwürdigste der Ausführung zugrunde zu legen sein wird, kann in dieser Denkschrift um so weniger getroffen werden, als sie außer von rein technischen und wirtschaftlichen Berechnungen auch von allgemein-politischen Erwägungen und staatsrechtlichen Grundsätzen beeinflußt sein wird.

Der wirtschaftliche Teil der vorliegenden Denkschrift hat den Zweck nachzuweisen, welcher Verkehr voraussichtlich dem geplanten Kanal Hannover—Magdeburg mit Rücksicht auf die hergestellte Verbindung der bisher getrennten Stromgebiete zufallen und welche Ertragsfähigkeit auf Grund dieser Verkehrsziffern zu erwarten sein wird. Dabei sollen die Untersuchungen für die beiden Linienführungen insoweit getrennt durchgeführt werden, als sie den Nachweis des örtlichen Verkehrszuwachses für jede der Linien zu erbringen geeignet sind.

Die bisherigen Ergebnisse der Rheinregulierung Sondernheim—Strassburg und der heutige Stand der Arbeiten

Von Regierungsbaumeister Krauth, Karlsruhe

Die Bautätigkeit an der Rheinregulierung Sondernheim—Straßburg währt nunmehr bereits über acht Jahre, und es dürfte daher interessieren, sowohl über die bisherigen Erfolge, insbesondere in verkehrstechnischer Hinsicht, wie über den derzeitigen Stand der Arbeiten in kurzen Abrissen Näheres zu erfahren.

In Heft 19 des Jahrgangs 1910 dieser Zeitschrift ist bereits geschildert worden, mit welchen technischen Maßnahmen das Ziel der Regulierung, die Schaffung eines auch bei niederen Wasserständen für die Großschiffahrt genügend breiten und tiefen Fahrwassers, erreicht werden sollte und inwieweit dieses Ziel entsprechend der damals dreiundeinhalb Jahre während Bauzeit auf der Strecke Sondernheim — Karlsruhe bereits erreicht worden war.

Heute darf wohl behauptet werden, daß die früher so brennende Frage der Schaffung einer zuverlässigen und leistungsfähigen Schiffahrtsstraße vom Mittel- und Niederrhein nach den oberrheinischen Häfen Karlsruhe, Kehl und Straßburg als in günstiger und erfreulicher Weise gelöst betrachtet werden kann.

Nach dem zwischen den beteiligten Uferregierungen von Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen abgeschlossenen Staatsvertrag vom 28. November 1901 war die ganze Regulierungsstrecke in zwei Baustrecken zerlegt worden, indem die Arbeiten der unteren Strecke unter Leitung der badischen, diejenigen der oberen Strecke unter Leitung der elsaß-lothringischen Wasserbauverwaltung auf Gemeinschaftsrechnung ausgeführt werden sollten. Die beiden Bauleitungen haben die Arbeiten, jeweils im unteren Teil der ihnen zugeteilten Strecke beginnend, fast gleichzeitig, nämlich im Januar und April 1907, in Angriff genommen und so gefördert, daß der erste Ausbau Anfang 1912 vollendet war und ein Einfluß der Regulierung auf die Hebung der Großschiffahrt schon nach den ersten Baujahren in Erscheinung treten konnte.

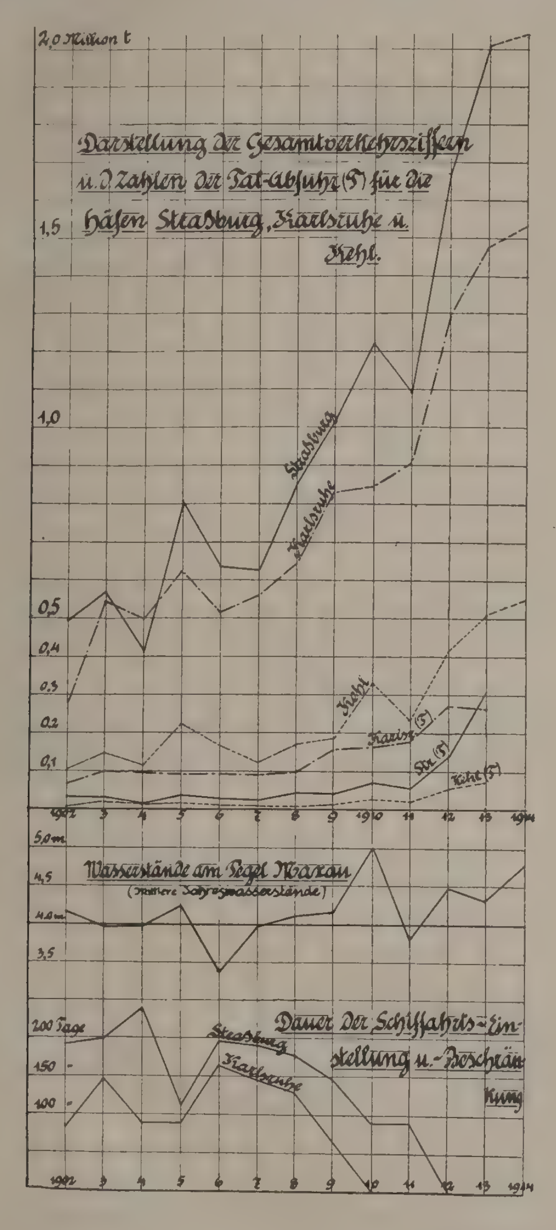
Diese günstige Einwirkung der Regulierung auf die Oberrheinschiffahrt kommt in dem Ansteigen der Verkehrsziffern der drei Häfen Karlsruhe, Kehl und Straßburg seit Beginn der Regulierung zum Ausdruck und macht sich, da die Bauarbeiten in diesem Jahre bis dahin fortgeschritten waren, im Hafen Karlsruhe bereits im Jahre 1909 bemerkbar, in den Häfen Straßburg und Kehl wegen ihrer Lage am oberen Ende der Regulierungsstrecke entsprechend später, aber doch verhältnismäßig früh, im Jahre 1911. In der nachfolgenden Abbildung sind die Verkehrsziffern seit dem Jahre 1902, ferner die mittleren Jahreswasserstände am Pegel zu Maxau (bei Karlsruhe) aufgetragen, sowie für jedes Jahr die Anzahl der Tage, an denen die Großschiffahrt wegen Niedrigwasser auf der Strecke Sondernheim—Straßburg eingestellt oder doch wegen Fahrwassertiefen unter 1,50 m beschränkt war. Die letzteren Aufzeichnungen sind getrennt aufgestellt für die Strecke unterhalb und für diejenige oberhalb Karlsruhe, da die Fahrwasserverhältnisse oberhalb Karlsruhe bis Straßburg immer ungünstiger waren wie unterhalb und daher auf dieser Strecke auch immer mit einer längeren Schiffahrtseinstellung und -beschränkung zu rechnen war. Wie groß oft die Unterschiede in der Benutzungsdauer der Häfen Straßburg und Kehl gegenüber derjenigen von Karlsruhe waren, zeigt besonders deutlich das Jahr 1904, wo die Dauer der Schiffahrtsbeschränkung, die schon in den vorhergehenden Jahren erheblich geringer war, für Karlsruhe zweieinhalbmal geringer war als bei Straßburg (88 gegenüber 216 Tage), so daß infolgedessen der Verkehr in diesem Jahre in Karlsruhe, der schon im Vorjahre dem von Straßburg nahegekommen war, letzteren um ein Beträchtliches überschritt.

Wie die Abbildung zeigt, war die Zeitdauer der Schiffahrtsbeschränkung und damit die Größe des Verkehrs, bis die Wirkungen der Regulierung in Erscheinung traten, ganz willkürlich von den Wasserständen abhängig. Bei günstigen Wasserständen schnellte die Verkehrsziffer von einem Jahr zum andern oft in die Höhe, um im nächsten bei niederen Ständen ebensoschnell wieder abzunehmen. Es war eine Unstetigkeit im Schiffahrtsverkehr vorhanden, die auf die Entwicklung der Oberrheinhäfen nur hemmend wirkte und sie nicht zum Aufblühen gelangen ließ. Mit dem Fortschreiten der Bauarbeiten der Regulierung ist aber im Hafen zu Karlsruhe schon vom Jahre 1909 an ein ständiges Ansteigen des Verkehrs zu beobachten, und der niedere Wasserstand des Jahres 1911 trifft bereits ein derartig gut ausgebildetes Fahrwasser an, daß infolge der ungünstigen Wasserstandsverhältnisse in diesem Jahre lediglich eine etwas geringere Verkehrszunahme, jedoch keine Verkehrsabnahme mehr eintreten konnte.

Eine Einstellung oder Beschränkung der Großschiffahrt bis Karlsruhe wegen Niederwasser hat bereits seit dem Jahre 1909 nicht mehr stattgefunden.

Bei den Häfen Straßburg und Kehl konnte der Erfolg der Regulierung naturgemäß sich erst später zeigen. Im Jahre 1911 waren auf der gesamten Regulierungsstrecke bis Straßburg die Bauarbeiten bereits in vollem Gang, aber auf der großen Strecke von Karlsruhe bis Straßburg, insbesondere in deren oberem Teil, hatte sich das Fahrwasser doch noch nicht so ausbilden können,

daß der Verkehr von dem niederen Wasserstande in diesem Jahre ebensowenig beeinflußt geblieben wäre wie auf der Strecke unterhalb Karlsruhe. Aber wenn auch der Verkehr gegen das Vorjahr etwas abgefallen war, so war doch vor allem die erfreuliche Tatsache festzustellen, daß die Schiffahrtseinstellung und -beschränkung im Jahre 1911 gegenüber dem Jahre 1910, das einen um rund 1,20 m höheren Jahreswasserstand aufzuweisen hatte, nicht größer war. Die zeitweise Verkehrsabnahme des Jahres 1911 im Hafen zu Straßburg betrug daher gegenüber dem wasserreichen Vorjahr 1910 auch nur etwa 9%. Die Abnahme im Hafen zu Kehl war prozentual größer als die zu Straßburg, aber es konnte auch



hier schon ein Erfolg der Regulierung festgestellt werden, indem im Jahre 1911 gegenüber dem wasserreicheren Jahr 1909 eine nicht unerhebliche Verkehrszunahme eingetreten war.

Bereits in ihrem Jahresbericht für das Jahr 1911 hat die Straßburger Hafenverwaltung die durch die Regulierung erzielten Erfolge rühmend anerkannt, indem sie u. a. in einem Vergleich zwischen den beiden unter ähnlichen schlechten Wasserstandsverhältnissen leidenden Jahren 1904 und 1911 die Verlängerung der Schiffahrtsdauer von 147 Tagen im Jahre 1904 auf 228 Tage im Jahre 1911 hervorhob.

Zu diesen Zahlen ist beim Vergleich mit den entsprechenden Zahlen der Schiffahrtsbeschränkung in der Abbildung zu bemerken, daß bei Berechnung der Schiffahrtsdauer aus den Zahlen der Abbildung eine geringere Anzahl Tage erhalten wird, als den oben angegebenen entspricht, weil eben in der Abbildung nicht nur die Tage, an denen die Schiffahrt vollständig eingestellt, sondern auch die, an denen die Fahrwassertiefe weniger als 1,50 m betrug, wo also die Schiffe nur auf etwa 1 m abgeladen werden konnten und demgemäß der Verkehr unbedeutend war, mit einbezogen worden sind.

Seit dem Jahre 1912 ist auch auf der Strecke Karlsruhe—Straßburg eine Einstellung oder Beschränkung der Großschiffahrt wegen Niederwasser nicht mehr eingetreten, und die Verkehrsziffern in den drei Häfen sind ständig, wie niemals vor Ausführung der Regulierung, in die Höhe gegangen.

Das Jahr 1914 kann mit seinen wirklichen Endverkehrsziffern, die infolge des Krieges naturgemäß bedeutend niederer sind als diejenigen des Jahres 1913, nicht in den Bereich dieser Betrachtung gezogen werden. Es könnten hier lediglich schätzungsweise etwa nach dem Verkehr in den ersten sieben Monaten bis Kriegsausbruch im Vergleich mit den sieben ersten Monaten des Jahres 1913 die Verkehrszahlen angegeben werden, wie sie sich etwa ergeben hätten, wenn uns der Frieden erhalten geblieben wäre. Die Gesamtverkehrszahlen für die drei Häfen in den ersten sieben Monaten 1914 sind für Karlsruhe 939 727 (1913: 908 003), Straßburg 1 208 349 (1913: 1 198 471), Kehl 327 742 (1913: 303 575). Für den Gesamtverkehr 1914 hätten sich demnach etwa die in der Abbildung eingesetzten Ziffern ergeben, die verhältnismäßig niedrig erscheinen, was aber zum Teil auch daher rühren mag, daß bereits der Verkehr vor Kriegsausbruch unter dem Druck der Verhältnisse stand und daher gegenüber den Vorjahren eine nur unwesentliche Steigerung aufwies.

Die Größe des Einflusses der Regulierung geht am deutlichsten hervor aus der Gegenüberstellung der Verkehrszunahme seit dem Jahr, in dem der erste Ausbau bis zu jedem Hafen gediehen war, und derjenigen in den vorhergehenden Jahren.

Die Verkehrszunahme im Hafen zu Straßburg in den zwei Jahren 1912 und 1913 ist anderthalbmal so groß als diejenige in den neun Jahren 1902 bis 1911, und auch im Hafen Kehl übertrifft die Zunahme des Verkehrs in den beiden Jahren 1912/1913 bedeutend diejenige von 1902 bis 1911. Im Hafen Karlsruhe, für den das Jahr 1909 für die Verkehrssteigerung maßgebend ist, ist die Verkehrszunahme in den vier Jahren 1909 bis 1913 doppelt so groß als in den sieben Jahren 1902 bis 1908.

Eine für die Entwicklung der Häfen bedeutsame Erscheinung ist das Anwachsen der Ziffern für die Talabfuhr. Während dieselbe noch im Jahre 1911 in Straßburg nur rund 5% des Gesamtverkehrs betrug, war sie im Jahre 1913 auf über 15% gestiegen. Ein ähnliches Anwachsen der Talabfuhr ist auch bei den beiden anderen Häfen festzustellen.

Diese Zunahme des Talverkehrs ist deswegen beachtenswert, da die Rheinschiffahrtsunternehmungen naturgemäß den Schwerpunkt ihres Verkehrs nach Hafenplätzen legen, wo die mit Bergladung ankommenden Schiffe auch Talfracht finden können. Auf die Ausgestaltung der Frachtsätze für die Bergfahrt nach den einzelnen Häfen wird die günstige Entwicklung des Talverkehrs nicht ohne Einfluß bleiben. Seitens der Holzproduzenten des Schwarzwaldes tritt zum Beispiel bei dem Versand nach dem Norden eine immer deutlicher hervortretende Benutzung der günstigen frachttarifarischen Lage des Kehler Hafens hervor.

Darf somit in verkehrstechnischer Hinsicht das Regulierungswerk jetzt schon einen vollen Erfolg für sich in Anspruch nehmen, so ist anderseits dieser Erfolg durch eine durchaus sachgemäße und zu keinen Beanstandungen Veranlassung gebende Bauweise gezeitigt

worden. Die im Entwurf vorgesehenen Querbauten sind zum größten Teil eingebracht, und wo dies noch nicht der Fall ist, lag es an zu hoher Sohlenlage oder an vorgelagerten Kiesbänken, die einen Einbau unmöglich machten. Manche von diesen Bauten werden bei günstigerer Sohlengestaltung noch eingebracht werden können, bei anderen jedoch, die zum Beispiel in eine am konvexen Ufer ständig liegende Kiesbank zu liegen kommen, wird sich — unbeschadet der günstigen Fahrwasserausbildung — keine Gelegenheit zur Ausführung mehr bieten.

Im großen Ganzen können auch die eigentlichen Bauarbeiten an der Regulierung als nahezu beendet angesehen werden. Eine regere Tätigkeit wird nur noch in den nächsten Wintern entstehen durch die „Abdeckungsarbeiten" an den Buhnen. Während früher zur Befestigung der Buhnenkronen ein rauhes Pflaster aus großen Steinen vorgesehen war und auch an einigen wenigen Buhnen ausgeführt worden ist, mußte diese Art der Abdeckung mangels günstiger Wasserstände verlassen werden. Die Buhnenwurzeln liegen auf rund 3,5 m, die Buhnenköpfe auf 2,5 bis 3,5 m am Pegel Maxau, und für die Pflasterarbeiten müßte doch immerhin ein 30 bis 50 cm niederer Wasserstand vorhanden sein, während die Wasserstände in den letzten Jahren kaum einmal unter den Gl. W. 1908 = 3,13 m am Pegel Maxau gesunken sind. Sofern daher in einem der folgenden Winter nicht während des geordneten Fortgangs der Abdeckungsarbeiten noch an einzelnen Bauwerken eine Abpflasterung ausgeführt werden könnte, welche eben doch als gediegenste Abdeckungsart betrachtet werden muß, wird die Abdeckung der Buhnenkronen in der unteren, badischen Baustrecke, die ein erheblich geringeres Stromgefälle aufweist wie die obere Strecke, durch lose 0,5 m starke Deckung mit großen Steinen von 50 bis 90 kg Einzelgewicht in Kiesbett und je nach dem Wasserangriff in 3 bis 4 m Breite und in der oberen, elsaß-lothringischen Baustrecke ebenfalls durch Steindeckung in 4 m Breite oder bei starkem Wasserangriff durch Steinsenkwürste in Drahtnetzumhüllung hergestellt. Insgesamt sind im Winter 1914/15 bereits etwa 15 km Stromstrecke auf diese Weise fertiggestellt worden, wie denn überhaupt auch während des Krieges von seiten der Regierungen auf möglichste Aufrechterhaltung des Baubetriebes Bedacht genommen wurde, um sowohl den Arbeitern der Rheingemeinden Beschäftigung zu geben wie auch um in den Steinbruchbetrieben Arbeitseinstellungen zu verhüten und um auf diese Weise die Arbeitslosenfürsorge möglichst wenig belasten zu müssen.

Nach dem Entwurf soll bei einem Wasserstand von 3 m am Pegel Maxau eine Fahrwassertiefe von 2 m vorhanden sein. Man ist damit über das seinerzeit festgesetzte Maß von 1,50 m für die anzustrebende Fahrwassertiefe auf der Strecke oberhalb Mannheim um ein Beträchtliches hinausgegangen, um eben bei dem großen Kostenaufwand gleich etwas vollkommen Ausreichendes zu erzielen. Es ist daher nicht ausgeschlossen und tritt auch immer wieder, wenn auch nur an ganz vereinzelten Stellen ein, daß die Fahrwassertiefe von 2 m stellenweise nicht in vollem Maße erreicht wird. Nach den bisherigen Erfahrungen ist dies aber jeweils auf der ganzen rund 85 km langen Regulierungsstrecke nur an wenigen Stellen und in ganz kurzer Ausdehnung der Fall gewesen, wobei die dauernde Beseitigung dieser kleinen Sohlenerhebungen durch Einbau der noch fehlenden und Ausbau von bestehenden Bauten zum größten Teil noch erreicht werden wird. Im übrigen sind es nur vorübergehende Erscheinungen, die eben bei einem Strom, wie der Rhein ist, immer wieder auftreten werden, da sich hier kein Laboratoriumsflußbett herstellen läßt. Oft sind es nur kurze kleine Kiesrücken, die beim nächsten höheren Wasser wieder abtreiben oder die man eben mit geringstem Zeitaufwand wegbaggert, wie ja am Mittel- und Niederrhein ständig die Bagger an der Arbeit sind, obwohl diese ständigen Baggerungen eigentlich nicht mit den nur unter Umständen notwendig werdenden Baggerungen der Rheinregulierung verglichen werden dürfen. Schließlich muß aber auch noch darauf hingewiesen werden, daß die Schiffer in Zeiten niedriger Wasserstände für die Bergfahrt mit Rücksicht auf ein etwaiges weiteres Fallen des Wassers schon vorsichtiger laden und daß daher die wenigen zeitweisen Erhebungen über die Sohle von 10 bis 30 cm, die außerdem fast niemals die volle Fahrwasserbreite in Anspruch nehmen, bedeutungslos sind.

Mit der streckenweisen Uebergabe der Bauten in die Unterhaltung der Uferstaaten, mit welcher begonnen worden ist und die in wenigen Jahren wohl vollendet sein wird, wird dieses große Werk der Flußbaukunst wohl vorläufig abgeschlossen sein. Späteren Ausführungen wird es vorbehalten bleiben müssen, dasselbe eingehender, insbesondere auch nach der bautechnischen Seite hin, einer Würdigung zu unterziehen.

Es hat der Rheinregulierung nicht an Zweiflern gefehlt vor Beginn der Arbeiten von seiten mancher Fachgenossen, die nicht zutrauten, daß im Rhein mit den verhältnismäßig einfachen Bauten der erstrebte Endzweck erreicht werden könnte, und während des Bestehens der Regulierung insbesondere von seiten der Rheingemeinden, die die Schuld an den hohen Wasserständen der letzten Jahre und den dadurch hervorgerufenen Druckwasserschäden in der Hauptsache der Regulierung beimaßen, wie ja allerdings überhaupt gern der Wasserbau und die Wasserwirtschaft für Hochwasserschäden verantwortlich gemacht werden, während oft nur das unglückliche Zusammenwirken verschiedener die Hochwasserentstehung begünstigenden meteorologischen Faktoren die Schuld daran trägt. Die Klagen der Rheingemeinden über einen angeblichen schädigenden Einfluß der Rheinregulierung in obigem Sinne waren vor einigen Jahren sogar Gegenstand von Erörterungen im badischen Landtag, woselbst jedoch durch die Wasserbauverwaltung einwandfrei die unberechtigten Vorwürfe zurückgewiesen werden konnten.

Der Bebauungsplan der Südstadt von Königsberg*)

Von Dr. A. Ulbrich

I. Notwendigkeit der Erschließung.

Für das allgemeine Verständnis dieser für die weitere Entwicklung Königsbergs als Handelsstadt, als Wohn- und Industriegebiet so überaus wichtigen städtischen Angelegenheit ist es notwendig, sich kurz die verschiedenen Verträge, die mit als Grundlage für die richtige Beurteilung dienen können, zu vergegenwärtigen.

1. Am 20. August 1910 wurde zwischen der Stadt und der Reichsmilitärverwaltung der Entfestigungsvertrag geschlossen, durch den in den Jahren 1916 und 1917 die Festungsländereien der südlichen Stadtumwallung in das Eigentum der Stadt übergehen.

2. Am 15. Februar 1912 folgt der Vertrag über die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen.

3. Am 13. Februar 1912 der Vertrag über die Durchführung der Zugangsstraße zum neuen Bahnhof über den alten Haberberger Kirchhof.

4. Am 19. August 1913 der Vertrag über den Ausbau des Kaibahnhofes.

Außerdem wurden in den letzten Jahren die Haberberger Wiesen von der Stadt angekauft, durch die das Festungsgelände in äußerst günstiger Weise erweitert wird. Die recht baldige wirtschaftliche Erschließung der brachliegenden Ländereien kann dennoch der Stadt, den Bürgern, dem Gewerbe und Handel nur zum Nutzen gereichen.

*) Dieser, zuerst in der „Hartungschen Zeitung" erschienene Aufsatz wurde uns von der Königsberger Tiefbauverwaltung zur Verfügung gestellt. Die Schriftleitung.

Von der Staatseisenbahnverwaltung sind für die großzügige Umgestaltung der Eisenbahnanlagen fast 40 Mill. M in Ansatz gebracht. Da der Bau des Hauptbahnhofes im Jahre 1918 dem Verkehr übergeben werden soll, müssen bis dorthin der Bahnhofsplatz und die Hauptzugangsstraßen fertig, müssen bebaufähige Grundstückblöcke vorhanden sein. Gleichzeitig mit dem Hauptbahnhof beabsichtigt auch die kaiserliche Postverwaltung, das neuzuerrichtende Gebäude des Bahnpostamtes in Betrieb zu nehmen, und hat demgemäß die Stadt verpflichtet, bis zum 15. August d. J. ebenes, bebaufähiges Gelände zu schaffen.

Durch den Vertrag über den Ankauf des Kaibahnhofes hat sich die Stadt erbötig gemacht, bis spätestens 1. Juli 1917 das Verbindungsgleis von dem neuen Hafenbahnhof nach dem Aschhof und der Werfthalle auszuführen und bis spätestens 1. Juli 1919 den gesamten Betrieb der Hafenbahn zu übernehmen.

Abgesehen von der Beschäftigung von Kriegsgefangenen für die Erdarbeiten liefern die obigen Vertragsbestimmungen hinreichend Gründe für die Vorlage des Bebauungsplanes während der jetzigen Kriegszeit, ganz abgesehen davon, daß schon im Herbst 1914 mit den Erdarbeiten begonnen werden sollte.

Der Vertrag mit der Haberberger Kirchengemeinde war notwendig, um eine zu große Bebauung dieses Grundstückes zu verhindern, dann aber auch, um für alle Fälle das Recht zu haben, eine Zugangsstraße nach dem Hauptbahnhof über den alten Kirchhof führen zu dürfen. Trotzdem müßte eine Zerstückelung dieser alten, parkartigen Anlage mit dem schönen Baumbestand tunlichst vermieden werden.

II. Allgemeine Aufteilung des Geländes und Zweckbestimmung der einzelnen Teile. Hafen. Klein- und Industriebahn.

Die Aufgaben bei der Bebauung der Südstadt sind mannigfaltiger als jene des Nordwest- und Nordgebietes. Es mußte Bezug genommen werden auf Handel und Verkehr zu Wasser und zu Lande, also in erster Reihe auf weitausschauende Hafenanlagen nach der See und dem Binnenlande zu, auf entsprechendes Industriegelände für die verschiedenen Gewerbe an verschiedenen Stellen, auf zweckmäßigen und billigen Verkehr der Industriebezirke mit dem Hafen, mit dem Hauptbahnhof und mit der Neuhausen-Tapiauer Kleinbahn, auf Wohngelände für die Arbeiter, auf Spiel- und Grünflächen und auf Erholungsanlagen für den sehr dicht bevölkerten Haberberg, auf die Anlage von Plätzen, von öffentlichen Gebäuden und in Verbindung hiermit auf Wohngelände für größere Wohnungen und nicht zuletzt auf die wirtschaftliche Ausnutzung. Es durfte auch nicht vergessen werden eine günstige Verbindung der Vorstadt und des Haberberges mit der neuen Erschließung. Wir wollen nun sehen, in welcher Weise die umfassenden Aufgaben gelöst wurden, und zum Schluß mit Wünschen und Vorschlägen hervortreten.

Für Handel und Gewerbe sind zwei Häfen vorgesehen: der Handels- und Industriehafen, westlich der neuen Eisenbahnbrücke zwischen Pregel und Nassem Garten für die Seeschiffahrt, und der Osthafen auf den Lomsewiesen für den Binnenverkehr.

Der Handelshafen soll sich mit drei Armen von dem linken Pregelufer aus in das Gelände einschieben und befindet sich unmittelbar hinter der Eisenbahnbrücke; der Industriehafen, etwas weiter flußabwärts, gleichfalls am linken Ufer, besteht aus zwei langen zungenartigen Armen, an denen sich das Industriegelände ausbreitet. Außer diesem Gelände mit unmittelbarem Wasseranschluß gibt es noch Industrieland für kleinere Gewerbe, ohne hafenmäßigen Wasseranschluß, aber mit Eisenbahnanschluß und Gleisanlagen, so daß es trotzdem leicht mit der See- und Binnenschiffahrt zu verbinden ist.

Für dieses Kleinindustrieland sind die Haberberger Wiesen ausersehen, die, von der Industriebahn durchzogen, guten Straßen- und Gleisanschluß haben und in Grundstücke verschiedener Tiefe so aufgeteilt werden, daß jedes Grundstück mit der einen Seite an der Straße, mit der anderen am Eisenbahnanschluß liegt. Industriegelände ist dann noch rechts von der Berliner Straße und rechts von der Hauptbahn vorhanden.

Die Industrieanlagen würden unvollkommen sein, wenn in jenen Gegenden keine Kleinwohnungen gebaut werden könnten. So sind denn Grundstücksflächen in genügender Größe für die Ansiedelung der arbeitenden Bevölkerung freigehalten, mitten im Industriebezirke und von allen Arbeitsstätten aus schnell erreichbar; auf dem Nassen Garten in der Nähe des Industrie- und Handelshafens, sofern sich die Schwierigkeiten des Untergrundes bewältigen lassen, ferner Gelände an der Berliner Straße und in Ponarth.

Der Osthafen ist mit einer Wassertiefe von etwa 3,5 m geplant, von der Kaiserstraße und der Altstädtischen Holzwiesenstraße und auch vom Friedländer und Sackheimer Tor aus leicht zu erreichen und erhält Anschluß an das Staatseisenbahnnetz durch die Industriebahn. Auch bei ihm ist eine Trennung in Handels- und Industriehafen beabsichtigt. Das westliche Ufer des Osthafens ist für den Handel, das östliche für die Industrie bestimmt.

Auch hier sei auf den geplanten Hauptverkehrszug hingewiesen, der hinter dem Sackheimer Tor südwärts führt, den Pregel übersetzt, die Wiesen überschreitet, bis zum Friedländer Tor reicht und dann die Wall- und andere Straßen entlangläuft. Mit ihm fällt auch die Industrie- und Kleinbahn zusammen, die zwischen Königstor und Sackheimer Tor ihren neuen Bahnhof erhält, südwärts bis zum Friedländer Tor dem eben erwähnten Verkehrszuge folgt und dann um die neue Südstadt herum bis zum Hauptbahnhof geführt wird. Als Industriebahn muß die Strecke normalspurig sein. Kleinbahn und Industriebahn sind derart vereinigt, daß sie, soweit sie zusammenfallen, als Dreischienenbahn gebaut werden. Der vorhin genannte Bahnhof ist Kopfbahnhof für die normalspurige Industriebahn, die durch das Industriegelände läuft, sich dann von der Kleinbahn abzweigt und unmittelbar östlich vom Rangierbahnhof der Staatsbahn in den Uebergabebahnhof mündet. Für die Kleinbahn ist der Personenbahnhof östlich vom Hauptbahnhof an der Straßenunterführung nach Ponarth geplant. Durch die Klein- und Industriebahn werden das Königstor, die Ostseite Königsbergs und die Lomsewiesen an das Staatsbahnnetz angeschlossen.

Die Kleinbahn erleidet noch einige erwähnenswerte Veränderungen. In der Tragheimer Wallstraße fällt sie überhaupt fort, und die früheren Haltestellen Königstor und Volksgarten sollen beseitigt werden. Es ist ferner beabsichtigt, die Kleinbahn von dem neuen Bahnhof südlich vom Königstor aus so zu leiten, daß sie auch in der Königsallee entfernt werden kann.

III. Bebauungsplan für das Festungsgelände und die Haberberger Wiesen. Allgemeine Forderungen.

Ein Blick auf die Karte belehrt uns von der großen Wichtigkeit dieses Teiles des südlichen Stadtgebietes. Durch geschickte Ausnutzung von gegebenen Verhältnissen, durch Wahrung von beträchtlichen Grünflächen kann er geradezu die Lunge für den engbewohnten Haberberg werden. Die Untergrundverhältnisse sind größtenteils gut und gesund, die Verkehrsverbindungen überallhin die denkbar besten, und fast das ganze nötige Gelände ist im Besitze der Stadt.

Dies aufzuschließende Gelände hat insgesamt eine Größe von 235.50 ha und zerfällt in zwei verschieden große Gebiete. Das größere hat 177,50 ha und wird im Norden von der Brandenburgertorstraße und der Artilleriestraße begrenzt, im Nordosten vom Alten Pregel, im Osten von Mühlenhof und der Aweider Allee, im Süden vom Schlacht- und Viehhof und im Westen von den Gleisen der neuen Staatsbahn. Das kleinere von 58 ha Größe liegt zwischen dem alten und dem neuen Gleise der Ostbahn. Das Gesamtgebiet umfaßt das Festungsgelände der Artillerie- und Brandenburgertorstraße entlang und das Vorgelände mit Aeckern und Wiesen. Von der Artilleriestraße fällt das Gelände bis zur Friedländer Wallstraße, hinter der die Festungswälle zu verschiedener Höhe ansteigen, am höchsten der mittlere Wall, von dem man einen schönen, weiten Rundblick genießt. Es galt bei dem Bebauungsplane folgende Bedingungen zu erfüllen:

1. Zwanglose, bequeme und kurze Verbindungen mit dem Haberberge, der Vorstadt und dem Viehmarkte, vom und zum Hauptbahnhofe herzustellen.
2. Wohn- und Verkehrsstraßen anzulegen und die Flächen geschickt zu teilen.
3. Die vorhandenen Naturschönheiten und Wasserflächen zu erhalten, Ausblicke zu wahren, Grünflächen, Erholungs- und Spiel- und andere Plätze zu schaffen.
4. Erinnerungen an die ehemaligen Befestigungswerke zu belassen.
5. Genügend Flächen für öffentliche Gebäude, Kirchen, Schulen und dergleichen vorzusehen.
6. Baustücke auszuschneiden, die Gebäude mit guter Sonnenlichtzuführung ergeben.

Alle die gestellten Bedingungen sind in weitestem Maße erfüllt.

Verkehrsstraßen und Straßenbahnen.

Die Führung der Verkehrsstraßen war bedingt durch die im Vertrage vom 15. Februar festgelegten Eisenbahnanlagen. Die Hauptverkehrsstraßen vermitteln eine schnelle Verbindung vom Brandenburger Tor nach dem Hauptbahnhof, der Speichersdorfer Brücke, nach der Tharauer Straße, der Friedländer Pregelbrücke; von der Kronenstraße zum Hauptbahnhof auf mehreren Straßen nach Ponarth, zur Tharauer Straße; vom alten Ostbahnhof nach dem neuen Hauptbahnhof durch eine neue Straße über den alten Altstädtischen Friedhof; vom Viehmarkt durch die Brismannstraße zum Hauptbahnhof, nach Ponarth, zur Speichersdorfer Brücke, zur Tharauer Straße; von der Friedländer Pregelbrücke nach Kalthof und allen anderen Richtungen.

Von den Straßenbahnen verdienen folgende wegen ihrer Linienführung besondere Beachtung. Es laufen:

Linie 1 durch die Kronenstraße, Brandenburgertorstraße nach dem Hauptbahnhof, der Wallstraße und dem Weidendamm.

Linie 2 wie vor, aber vom Hauptbahnhof unter der Ponarther Brücke nach Ponarth bis zur Kirche.

Linie 3 durch die Kronenstraße, Brandenburgertorstraße nach dem Hauptbahnhof und nach Rosenau.

Linie 4 wie jetzt.

Linie 11 durch die Kronenstraße, östlich um die Haberberger Kirche nach dem Hauptbahnhof, dann durchs Brandenburger Tor nach Schönbusch und Ponarth bis zur dortigen Staatsbahnhaltestelle.

Von den neugeplanten Linien eine von dem neuen Cranzer und Samlandbahnhof südlich über die neue Hafenbahnbrücke bis zum Brandenburger Tor und Hauptbahnhof.

Die sonst noch geplanten Linien brauchen hier nicht genannt zu werden. Stark belastet durch den Straßenbahnverkehr sind die Vorstadt, die Kronenstraße und die Brandenburgertorstraße.

Von den alten Straßenzügen sind die Artilleriestraße und die Friedländer Wallstraße, von Osten nach Westen laufend, bestehen geblieben. Von den Festungsanlagen bleiben erhalten die beiden Wälle mit den Vorschanzen (Ravelins) und den Wasserkanälen, in der Mitte der hohe Wall. Jene werden bebaut, dieser bleibt

unbebaut, wird aber in der Mitte eingeschnitten und läßt einen großen Durchblick von Norden nach Süden frei, eine Anlage, die von vorzüglicher Wirkung sein wird. Man denke sich an der Artilleriestraße ein architektonisch reich behandeltes Bauwerk mit Freitreppe, weiter südlich die große Wasserfläche mit der Kirche, dazwischen die hochansteigenden Wälle mit zwei Hallenbauten auf ihren höchsten Punkten, und man wird ein ungefähres Bild von dem späteren malerischen Eindruck gewinnen. Der breite Wallgraben, südlich von dem hohen Wall, soll bis auf einen schmalen Bach zugeschüttet werden. Von der Wallstraße südlich der Haberberger Kirche und des Viehmarktes gehen Baumstraßen aus, die sich hinter dem geplanten Kirchenbau vereinigen und ein großes Dreieck mit mannigfachen Anlagen umschließen. Die Artilleriestraße erhält an der Südseite eine Rasenböschung mit Anpflanzungen. Allenthalben sind Grünflächen eingeschoben, Plätze mit und ohne Grünanlagen geschaffen, Straßenerweiterungen vorgesehen, hier und da blitzen blaue Wasserflächen auf, so daß sich den Augen ein ungemein belebtes, immer wechselndes mannigfaltiges „kurzweiliges" Bild einprägt. Kleinere Wasserflächen sind zu größeren vereinigt. Allenthalben ist das von der Natur Gebotene gepackt und ausgenutzt worden. Keine unnötigen Auffüllungen, keine absichtlichen Abgrabungen. „Kurzweilig" sind auch die Straßen gezogen, einige von Norden nach Süden, andere schräg, nur die Hauptstraßen länger, alle übrigen kürzer, so daß stets wechselnde Bilder entstehen und sich neue Ausblicke eröffnen. Der schon vorhandene Spielplatz an der Aweider Allee wird vergrößert, ein neuer an der Ponarther Straße angelegt.

Von den 235,50 ha entfallen auf Bauland für Wohnzwecke, einschließlich öffentlicher Gebäude, 71,23 ha = 30.25 vom Hundert, auf Bauland für Industriezwecke, einschließlich Kleinbahn 81,44 ha = 34 57; insgesamt 152,67 ha = 64,82 vom Hundert; auf Grünanlagen und Wasserflächen 30,33 ha = 12.88 vom Hundert; auf Straßen und Plätze 52,50 ha = 22,30 vom Hundert; also insgesamt 82,83 ha = 35,18 vom Hundert.

Bei der Geländeaufteilung wurde berücksichtigt, ob es sich um Gelände an der Industriebahn handelt, wobei Gleisanschlüsse und kleinere und größere Betriebe in Frage kommen, oder um Gelände für Wohnzwecke allein. Die Baublöcke im Wohnviertel sind so gestaltet, dass sie ohne Seitenflügel und Quergebäude wirtschaftlich ausnutzbar sind, im Tiefenbau durch eine rückwärtige Baulinie beschränkt werden, große, luftige Höfe haben und ein gesundes Wohnen ergeben. In den Verkehrsstraßen, wo Läden und Wirtschaftsbetriebe Hintergebäude für Lager, Werkstätten, Wagenhäuser u. dgl. erforderlich machen, sind größere Blocktiefen vorhanden, die eine entsprechende Ausnutzung gestatten, aber anderseits durch zwei rückwärtige Baulinien doch ein gesundes Wohnen sichern.

Ganz allgemein muß gesagt werden, daß nicht die Nord-Südrichtung der Baublöcke die günstigste ist, wenn auch viel zweckmäßiger als die Ost-Westrichtung, sondern die Schrägrichtung. Vorhanden sind beide Richtungen; vermieden ist, wenn auch nicht ganz, die Ost-Westrichtung. An der Brandenburgertorstraße und gegen die Artilleriestraße ließ sie sich nicht umgehen, da die Straßen gegeben waren und Ost- und Westrichtung haben.

Von den 104,48 ha Reinbauland der Gesamtfläche von 177,48 ha entfallen auf Zone II 40 ha für Wohnzwecke und 3,5 ha für öffentliche Gebäude.

Vorzüge und Wünsche.

Die Gesamtlage hat eine Reihe Vorzüge, die besonders hervorgehoben werden müssen:

1. Rücksichtnahme auf die gegebenen Geländeverhältnisse;
2. Günstige Verkehrsverbindungen durch geschickt angelegte Straßenzüge, die es ermöglichen, auf kürzestem Wege nach der Stadt, dem Hauptbahnhofe und den einzelnen Punkten der Neustadt zu gelangen;
3. Große Grün- und Wasserflächen, große Spielplätze;
4. Erhaltene Naturschönheiten und Teile der alten Befestigungswerke;
5. Abwechslungsvolle Bilder, Durchblick und Rundblick von erhöhten, durch Bauten ausgezeichneten Plätzen;
6. Trennung in Wohn- und Verkehrsstraßen. Sonnige Wohnungen mit Ausnahme einzelner Blöcke an der Artilleriestraße und der Brandenburgertorstraße;
7. Gut geschnittene Baublöcke mit fast keinen spitzen Winkeln; verschiedene Richtungen der Straßen; auch gebogene und gebrochene Straßen; an wichtigen Knotenpunkten Straßenerweiterungen;
8. Glücklich verteilte Platzanlagen an verschiedenen Stellen des Bebauungsplanes und unter diesen der Platz hinter dem Brandenburger Tor;
9. Zu loben ist auch der Einschnitt in den hohen Wall, um einen Durchblick nach der Artilleriestraße zu schaffen. Ein geschlossener Wall würde sich in empfindlicher Weise störend zwischen Haberberg und Südstadt schieben.

Alles in allem eine zweckmäßige, bilderreiche, künstlerische Aufteilung. Will man den Wert dieses Planes erkennen, so nehme man zum Vergleich den Entwurf des Geheimrats Stübben in Berlin vor. Hier keine oder nur wenig Berücksichtigung der Geländeverhältnisse und der Naturschönheiten, wenig Grün- und Wasserfläche; kurz, eine nüchterne, mehr geschäftsmäßige Aufteilung.

Von Fehlern oder Mängeln im strengen Sinne des Wortes kann man eigentlich nicht sprechen. Doch möchten wir einige Wünsche und Vorschläge nicht unterdrücken:

1. Erhaltung des Wallgrabens südlich vom hohen Mittelwall in ursprünglicher Breite. Die Anlage des schmalen Verbindungsgrabens ist nicht zu empfehlen. Sind auch schon hinreichend Wasserflächen vorhanden, so bietet doch gerade der Wallgraben einen äußerst schönen und beruhigenden Anblick. An den Ufern entlang können sich Spazierwege hinziehen;
2. Dafür Beseitigung der etwa an verschiedenen Stellen des Planes in Aussicht genommenen kleinen Kanäle und Wasserflächen und Ersetzung durch Grünflächen;
3. Vielleicht eine Brückenverbindung über die Wasserfläche nach der Kirche. Ein leichtes, fein geschwungenes Werk würde den Natureindruck nicht beeinträchtigen, für den Verkehr hingegen sehr zweckdienlich sein;
4. Der Kirchhof bei der Haberberger Kirche mit den alten Bäumen müßte soweit wie möglich erhalten bleiben. Der jetzt geplante schräge Verbindungsweg (in der Zeichnung punktiert angedeutet) nach der Wohn- und Fußgängerstraße kann unbedenklich wegfallen, da er unnötigerweise den Park zerschneidet. Die Zugangsstraßen nach dem Hauptbahnhof liegen jetzt so, daß der Haberberger Kirchhof überhaupt hätte unberührt bleiben können. Auf die Erhaltung des ganzen Kirchhofes konnte der Magistrat wohl keinen Einfluß ausüben;
5. Die alten Baulichkeiten auf dem Haberberger Kirchhof möglichst zu schonen;
6. Der Gebäudeblock gegenüber dem Hauptbahnhof ist jetzt als geschlossene Wand durchgebildet. Eine Oeffnung nach der Wohn- und Fußgängerstraße bei X würde der Ausblick nach dem Haberberger Kirchturm eröffnen und eine prachtvolle Lösung ergeben. Man sollte sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen, ein reizvolles Stadtbild zu schaffen, gleichsam einen Fingerzeig für den ankommenden Reisenden. Ob man nun den Zugang bei X ganz offen läßt oder eine Torarchitektur wählt, ist eine Sache für sich und nicht so ganz wichtig. Der Bahnhofsplatz soll etwa 100×200 Meter groß gemacht werden. Somit ist es aus architektonischen Gründen keineswegs unbedingt nötig, die fragliche Platzwand ohne Durchbrechung als geschlossene Fläche aufzuführen. Wir glauben sogar, daß durch die Eröffnung des Blickes nach dem Haberberger Kirchturm die angrenzende Platzarchitektur erst an zweiter Stelle gesehen würde. Sie müßte nur anders gruppiert und gestaltet werden, um trotz der Durchbrechung ein einheitliches Bild und einen geschlossenen Eindruck hervorzurufen. Man denke nur an die fesselnden Bewegungslinien, die sich durch die Einbeziehung des Kirchturms von selbst ergeben.
7. Erhalten bleiben müßten die Friedhöfe an der Brandenburgertorstraße, sofern sie nicht zu dem neuen Hauptverkehrszuge erforderlich sind, und auch die meisten der Baulichkeiten, die als Erbbegräbnisse gedient haben. Die Kirchhöfe sind reich an Grabdenkmälern aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Wir sind am Schluß unserer Ausführungen. Und nun das Gesamturteil: Eine vorzügliche Arbeit, die dem Stadtbaurat Kutschke und seinen Mitarbeitern zur Ehre gereicht. Ein Werk, das, vollendet, als Sehenswürdigkeit von Fremden und Einheimischen besucht werden wird. Alles, was kluge Ueberlegung ersinnen konnte, ist in dem Bebauungsplan niedergelegt.

Kleine Mitteilungen

Zur Frage der Förderung der Mainschiffahrt

Von geschätzter Seite werden wir um Aufnahme folgender Erklärung gebeten:

In der auswärtigen Presse sind in letzter Zeit Erörterungen darüber gepflogen worden, ob die beabsichtigten, außerordentlich hohen Aufwendungen für den Hafenbau in Aschaffenburg angesichts der geplanten Fortsetzung der Mainkanalisierung etwa Einschränkungen zugunsten von Schiffahrts- und Hafeneinrichtungen auf der Strecke oberhalb Aschaffenburgs erfahren sollten. Hiergegen wurde in der Annahme, daß diese Forderungen von Würzburger Kreisen vertreten worden seien, in einem Artikel der „Nürnberger Zeitung" vom 20. Juni der verdächtigende Vorwurf erhoben, daß Würzburg versuche, seine Sonderinteressen mit allen Mitteln durchzudrücken.

Eine gemeinsame Besprechung von Vertretern der sämtlichen in Betracht kommenden Würzburger Stellen, nämlich der Ortsgruppe Würzburg des Bayerischen Kanalvereins, des Stadtmagistrats Würzburg und der Handelskammer, stellte demgegenüber fest, daß Würzburger Kreise den ganzen bisherigen Presseerörterungen vollkommen fernstehen und dieselben weder direkt noch indirekt veranlaßt haben, insbesondere auch an dem Ausgangsartikel im „Fränkischen Kurier" vom 5. Juni 1915 völlig unbeteiligt sind. Es müssen daher die gegen Würzburg erhobenen Vorwürfe und die daran geknüpften Verdächtigungen mit aller Entschiedenheit als unbegründet zurückgewiesen werden.

Festgestellt wird ferner, daß die maßgebenden Würzburger Kreise bisher keineswegs versucht haben, den projektierten Hafen-

bau in Aschaffenburg irgendwie zu beschränken, daß dieselben vielmehr sich bestrebt haben, ihn in jeder möglichen Weise zu fördern. Allerdings durften und dürfen sie auch künftig hierbei billigerweise voraussetzen, daß andererseits die Aschaffenburger Kreise den Bestrebungen der Mittel- und Obermainstädte in bezug auf die Förderung der Mainschiffahrt, insbesondere deren Wünschen auf baldige Fortsetzung der Mainkanalisation, auf tunlichste Verbesserung ihrer Schiffahrts- und Hafeneinrichtungen und auf gleichmäßige tarifarische Behandlung ebenfalls keine Gegnerschaft bereiten werden.

Würzburg, 2. Juli 1915.

Im Auftrage:

Ringelmann, Oberbürgermeister, Vorsitzender der Ortsgruppe Würzburg des Bayerischen Kanalvereins.

Dr. Kittel, Syndikus der Unterfränkischen Handelskammer, Schriftführer der Ortsgruppe Würzburg des Bayerischen Kanalvereins.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Mai 1915. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Mai 1915. Eine geringe Aufwärtsbewegung in der Beschäftigung der Rheinflotte war auch im Monat Mai nicht zu verkennen. Die Lieferungen der Zechen zu den Rheinhäfen gestalteten sich etwas umfangreicher. Zu einer durchgreifenden Belebung des Schiffahrtsbetriebes reichten diese Mehrankünfte allerdings nicht hin, so daß auch weiterhin eine große Anzahl von Kähnen und Booten stilliegen mußte. Vornehmlich die kleineren Dampfer wurden aus der Fahrt genommen, während eine Verwendungsmöglichkeit für die größeren Schleppdampfer schon eher gegeben ist. Da der Rheinwasserstand die volle Ausnutzung auch der großen Fahrzeuge bis nach Straßburg zuließ und sich daraus ein großes Ueberangebot an Leerraum ergab, verblieben die Schiffsfrachten auf dem Tiefstande der letzten Monate; sie werden auch heute noch auf der Grundlage von 0,80 M für die Tonne ab Ruhrhäfen nach Mannheim notiert. Dagegen ist in den Schlepplöhnen eine geringe Aufwärtsbewegung festzustellen, da der Satz von Ruhrort nach Mannheim in dem letzten Drittel des Monats von 0,80 M auf 0,90 M für die Tonne erhöht wurde.

Auf dem Neckar war der Wasserstand günstig und das Frachtgeschäft fast normal. Die fehlenden Arbeitskräfte wurden durch gegenseitige Aushilfe ersetzt.

Der Güterverkehr auf der Elbe bewegte sich auch im Monat Mai in denselben Bahnen wie bisher. Das Güterangebot in Hamburg ist andauernd schwach. Die in Hamburg leer werdenden Kähne gehen meistens leer nach der Mittel- und Oberelbe zurück. Auch im Talgeschäft war keine Besserung zu verzeichnen. Gegen Ende des Monats war an den böhmischen Umschlagplätzen der private Güterverkehr teilweise ganz eingestellt. Der Umschlagverkehr war daher teilweise ganz ins Stocken gekommen, ebenso konnte auch die Verschiffung von Kohle sowie anderer Ausfuhrgüter infolge des Wagenmangels nur in ganz beschränktem Umfang ausgeführt werden. Der Wasserstand der Elbe war im Mai der Schiffahrt durchaus günstig.

Auch der Verkehr auf den märkischen Wasserstraßen war im Mai wenig lebhaft. Wohl waren Ankünfte von der Elbe und Oder zu verzeichnen, aber trotzdem ließ die Beschäftigung der Gesellschaften und der Privatschiffer, auch in der Stückgutschiffahrt, zu wünschen übrig. Der Verkehr von der Oder her erlitt durch Niedrigerwerden des Wassers und einige sonstige Hindernisse Verzögerungen. Gegen Ende des Monats wurde der Tiefgang der Schiffe auf der Havel auf 1,60 m herabgesetzt. Die Betriebszeiten sind im Mai verlängert worden. Es wird aber darüber geklagt, daß die Festsetzungen für die märkischen und Berliner Wasserstraßen der Einheitlichkeit entbehren.

Amtliche Nachrichten

Inkrafttreten der neuen Wasserpolizeiverordnung wird hinausgeschoben.

Auf Anweisung der Herren Ressortminister wird die Wasserpolizeiverordnung (Strom- und Schiffahrtpolizeiverordnung) für die märkischen Wasserstraßen vom 15. März 1915 des Krieges wegen bis auf weiteres — also am 1. Juli 1915 — nicht in Kraft treten.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen
(gez.): v. Gröning.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. Heft 11/12 S. 69) als Mitglieder neu beigetreten:

Siemens & Halske, A.-G., Siemensstadt bei Berlin,
Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin.
Schubert, F. G., Speditions- und Elbschiffahrtsgeschäft, Dresden.

Aus verwandten Vereinen

Märkischer Schiffahrts-Verein, Sitz Berlin. Am 15. Juni fand unter dem Vorsitz des Herrn Brandenburg eine Mitgliederversammlung statt, in der zunächst des verstorbenen Mitgliedes, des Reedereibesitzers Paul Bartsch-Magdeburg, gedacht wurde. Sodann wurde von der neuen Brotkartenversorgung der Schiffer berichtet, durch welche die bisherigen Verhältnisse gebessert werden durften. Hinsichtlich der neuen Anordnung, daß die Tunnelbauunternehmung einen unentgeltlichen Schleppverkehr auf der Strecke Jannowitzbrücke—Oberbaum unterhalten muß, wurde die Hoffnung ausgesprochen, daß eine ausreichende Anzahl von Dampfern gestellt werden wird. Die Bitte auf Hinausschiebung des Inkrafttretens der neuen Wasserpolizeiverordnung für die märkischen Wasserstraßen ist abgelehnt worden; daraufhin hat die Kriegsarbeitsgemeinschaft neuerdings in einer speziellen Eingabe eine Reihe von Wünschen zu den einzelnen Bestimmungen vorgetragen. Dem Verein ist nunmehr wieder ein beschränktes Quantum-Petroleum zur Verteilung an die Mitglieder zur Verfügung gestellt worden. Wegen besserer Anpassung der Schleusenbetriebszeit in Plötzensee an die Fahrzeiten wird an die zuständige Behörde herangetreten werden.

Nordostschweizerischer Schiffahrtsverband. Am 19. Juni fand in Brugg die 7. Generalversammlung des Nordostschweizerischen Schiffahrtsverbandes statt. An derselben nahmen teil: Vertreter eidgenössischer, kantonaler und kommunaler Behörden, des Basler Schiffahrtsverbandes, des schweizer. Wasserwirtschaftsverbandes, des schweizer. Bauernverbandes. Auch Mitglieder der Bundesversammlung hatten sich in erfreulicher Zahl eingefunden. Aus Deutschland waren erschienen der Oberbürgermeister von Konstanz, Dr. Dietrich, und der Bürgermeister von Waldshut, Kupferschmid. Entschuldigungsschreiben hatten gesandt: der Internationale Rheinschiffahrtsverband in Konstanz, der Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern in Nürnberg, der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt in Berlin, der Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Oesterreich in Wien; ferner die Herren Generaldirektor Jäger (Fendel), Mannheim, Oberbaurat Kupferschmid, Karlsruhe, Geheimrat Stromeyer, Konstanz, Wirkl. Geheimer Oberbaurat Dr. Sympher, Berlin

Die Tagung wurde vom Verbandspräsidenten Kantonsrat Dr. Vetsch in St. Gallen geleitet. In seinem Eröffnungsworte gab er die Gründe bekannt, warum die Generalversammlung trotz der durch den europäischen Krieg geschaffenen besonderen Umstände stattfinde. Unter anderem führte er aus: Wer aber weiß, daß die kriegführenden Staaten das Losungswort ausgegeben haben: „Geschäfte wie gewöhnlich", und wer sieht, in welch großartiger Weise diesem Losungswort im benachbarten Deutschland nachgelebt wird, der wird uns keinen Vorwurf machen, daß auch wir, als Bewohner eines friedlichen, von stürmischer See umtobten Eilandes, zusammenkommen, um Geschäfte zu behandeln, und wir dürfen dies um so eher, als die Sistierung der Geschäfte geradezu Gefahren mit sich brächte. Es wurde in dieser Beziehung auf den Aufsatz von Rudolph Gelpke in Nr. 1—4 der „Rheinquellen": Schutz der wasserwirtschaftlichen Allgemeininteressen, aufmerksam gemacht, aus dem mit zwingender Begründung hervorgeht, daß die wasserwirtschaftlichen und speziell die schiffahrtstechnischen Interessen in Zukunft viel intensiver gewahrt werden müssen.

Die Erledigung der ordentlichen Jahresgeschäfte nahm nur kurze Zeit in Anspruch. Jahresbericht und Jahresrechnung pro 1914 wurden genehmigt. In den großen Zentralausschuß wurden neu gewählt die Herren Nationalrat Dr. Siegrist, Brugg, Stadtpräsident Dr. Hartmann, Chur, Oberst A. Brenner, Frauenfeld, Ingenieur Sulzer-Imhof, Winterthur, Redakteur Rietmann, Zürich, Professor Narutowicz, Zürich. Im weiteren wird bekanntgegeben, daß der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen als seinen Vertreter im Zentralausschuß Regierungsrat Altorfer in Schaffhausen bestimmt hat.

Auf die Abwicklung der Jahresgeschäfte folgten zwei Referate. Privatdozent Dr.-Ing. Bertschinger, Zürich, sprach über: „Das Projekt für einen zentralschweizerischen Binnenhafen bei Brugg."

Herr Schätti, Oberingenieur der Firma Escher Wyß & Cie., referierte über: „Das neue Schiffahrtsmaterial für die Rhone und die für die Schiffahrt Straßburg—Konstanz geeigneten Schiffstypen."

Die lehrreiche Tagung lieferte den Beweis, daß auch während der Kriegszeit den schweizerischen Binnenschiffahrtsbestrebungen lebhaftes Interesse entgegengebracht wird.

25jähriges Bestehen des Partikulierschiffer-Verbands „Jus et Justitia" E. V., Sitz Mannheim. Am 17. Juli dieses Jahres sind es 25 Jahre, daß der Verband in Koblenz gegründet wurde. Das Jubiläum sollte in Koblenz auch gefeiert werden; man hatte schon vor Jahresfrist ein Programm entworfen, die Mittel dazu bewilligt und eine schätzbare Kraft zur Ausarbeitung einer Festschrift

gewonnen, da schlug der Hammer an die Glocke der Geschichte, und der Krieg machte alle Pläne zunichte.

In schwierigen Zeiten für die Schiffer wurden zuerst in Mannheim die vorbereitenden Schritte getan; die definitive Gründung des Verbands erfolgte dann am 17. Juli 1890 in Koblenz. Aus kleinen Verhältnissen wuchs der Verband unter Leitung seines Vorsitzenden, des Herrn Reichstagsabgeordneten Ernst Bassermann, bald empor, so daß der Verein zu hohem Ansehen in den Kreisen seiner Berufsgenossen wie bei Behörden gelangte und in allen wichtigen Fragen auf gesetzgeberischem und schiffahrtstechnischem Gebiete stets zur Mitwirkung berufen wurde. Die Mitglieder rekrutieren sich aus Angehörigen aller Uferstaaten des Rheinstroms.

Eine große Anzahl der Mitglieder steht seit Beginn des Krieges bei der Armee, zumeist bei der Marine und den Pionieren, welche Waffengattungen im Kampfe ja fast Unglaubliches geleistet haben; viele der Kämpfer sind auch auf dem Felde der Ehre gefallen.

Herr Bassermann wie auch der zweite Vorsitzende des Verbands, Herr Rechtsanwalt Anton Lindeck, ersterer als Major d. L., letzterer als Hauptmann und Batteriechef, sind gleichfalls seit Kriegsanfang bei der Fahne, so daß seitdem die Verbandsangelegenheiten allein der Leitung des Schriftführers, Kaufmann Emil Glaser in Mannheim, unterstehen.

Die Jubiläumsfeier ist wohl nur aufgeschoben; hoffentlich läßt sie sich später mit einer Sieges- und Friedensfeier im schönen Koblenz am grünen Rheinstrom vereinigen.

Tagung des bayerischen Kanalvereins am 6. Juni in Fürth. Unserem Bericht in letzter Nummer fügen wir heute den Wortlaut der Rede des Herrn Senator Meyer-Hameln nach:

Meine sehr geehrten Herren!

Für die freundliche Einladung des Werra-Vereins zu der heutigen Versammlung danke ich im Namen des Vereins und beehre mich, dem Bayerischen Kanalverein die besten Wünsche aus Norddeutschland zu überbringen.

Wenngleich der Berichterstatter Herr Dr. Müller aus der Verkehrsstatistik Nürnbergs nachgewiesen hat, daß bis dahin das größte Verkehrsinteresse nach dem Nordosten und der Nordsee lag, bitte ich die anwesenden Herren, mir dennoch gütigst gestatten zu wollen, in aller Kürze über den Stand des Werra-Main-Projektes bzw. einer Schiffahrtsstraße von der Nordsee nach Bayern zu berichten:

Unsere gemeinsamen dreijährigen Vereinsarbeiten, das Projekt einer Großschiffahrtsstraße von der Nordsee bis zur Donau zu fördern, sind erheblich fortgeschritten. Die große wirtschaftliche Bedeutung zeigt sich immer mehr, und das allgemeine Interesse dafür greift in immer weitere Kreise. Die vielfach gefürchteten technischen Schwierigkeiten der Führung einer Schiffahrtsstraße über Berg und Tal haben nach dem jetzigen Stadium der Vorarbeiten sich als durchaus überwindbar erwiesen. Die ursprünglich angenommenen vielen Schleusen, welche die Verkehrszeit beeinträchtigen, lassen sich vermeiden, und damit werden die Betriebskosten der Schiffahrt verhältnismäßig niedrig. — Die Erweiterung des ursprünglichen Projektes der Werrakanalisierung auf eine Großschiffahrtsstraße hatte zur Vorbedingung, daß dasselbe auf eine andere Grundlage gestellt wurde, wobei folgende Grundsätze zur Richtschnur dienten:

1. Die Schiffahrtsstraße ist mit Rücksicht auf die große Länge und den zu erwartenden Massenverkehr für 1000-t-Kähne zu dimensionieren.
2. Die Linienführung der Schiffahrtsstraße ist nach Möglichkeit abzukürzen.
3. Es sind möglichst wenig Schleusen, aber lange Staustrecken einzurichten.
4. Die Schiffahrtsstraße ist mit Kraftgewinnung zu vereinigen, und für die Wasserregulierung in den Flußgebieten sind Talsperren zur Aufspeicherung des Winterwassers vorzusehen.
5. Die billigen Wasserkräfte sind für die Elektrisierung großer Landesteile in den Dienst der Allgemeinheit zu stellen. — Ebenso ist für das Schleppen der Kähne die selbsterzeugte Wasserkraft zu benutzen.

Den Vorarbeiten sind diese Richtlinien zugrunde gelegt worden, und sie haben ergeben, daß die Wirtschaftlichkeit und die Rentabilität gewährleistet sind.

Die jetzt projektierte Linienführung der Schiffahrtsstraße im Werragebiete hat sich nicht lediglich an den Werralauf gehalten, sondern sie ist auf einzelnen Strecken als Kanal an den Gebirgshöhen des Werratales entlanggeführt worden, wodurch erhebliche Abkürzungen und lange Staustrecken erzielt wurden. Der 175 m betragende Höhenunterschied von der Mündung der Werra in die Weser bis Grimmenthal wird mit 13 Staustufen überwunden, der Werralauf wird um 40 km abgekürzt, so daß die Länge der nunmehr entworfenen Wasserstraße im Werragebiete 186 km beträgt gegenüber der kürzesten Eisenbahnstrecke von 179 km, also nur unwesentlich länger ist.

Die schiffbare Werra und auch die Hauptkanäle dienen gleichzeitig zur Wasserführung für die Kraftanlagen bei den Schleusen. Das Gefälle beträgt bei 7 Schleusen 10 m, bei 4 Schleusen 12 bis 15 m und bei 2 Schleusen über 20 m. — Bei der Schaffung hoher Staustufen lag es nahe, die dadurch gegebenen großen Wasserkräfte an den Staustufen nutzbar zu machen. Da die Wassermengen in Gebirgsflüssen wie allgemein auch in Thüringen unregelmäßig abgeführt werden — im Sommer wenig, im Winter und Frühjahr als Hochwasser mit oft verheerenden Ueberschwemmungen —, so ist es zur rationellen Ausnutzung der Wasserkräfte geboten, in den Quellgebieten Talsperrenanlagen möglichst mit großem Staugehalt zu schaffen. Die Untersuchung des Geländes hat ergeben, daß in den oberen Gebieten der Hauptzuflüsse der Werra sich durchaus geeignetes Gelände befindet, und die Vorarbeiten über sechs Talsperren mit einem Aufspeicherungsvermögen von 280 Millionen cbm sind zum Abschluß gelangt. Das kleinste Sommerwasser kann dadurch bis 30 cbm sekundlich erhöht werden. — Die Kraftgewinnung an den Talsperren und an den zusammen 175 m hohen Staustufen berechnet sich jährlich auf über 400 Millionen Kilowattstunden. — Da aber der Kraftverbrauch im Tag- und Nachtbetriebe ganz verschieden ist, so sind in Verbindung mit jeder Stauhaltung Ausgleichweiher vorgesehen, durch welche die Vorbedingungen der Ausgleichung einer ungleichen Krafterzeugung geschaffen werden wie bei einer Ueberlandzentrale mit Dampfbetrieb, so daß diese Wasserkraftanlagen den letzteren als gleichwertig zu betrachten sind.

Die Regulierung der großen und kleinen unregelmäßigen Wasserführungen der Werra wird neben der Versorgung großer Gebiete mit elektrischer Kraft auch sonstige Landeskulturaufgaben erfüllen, nämlich die schädigenden Hochwasser beseitigen und den niedrigen Grundwasserstand im Sommer erhöhen.

Auch dem Schiffahrtsbetriebe werden die billigen Wasserkräfte zum Vorteil gereichen, weil es sich ermöglichen läßt, die Schleppkähne durch die gewonnene billige Elektrizität zu befördern statt mit der teuren Kohle. — Durch die Kombinierung der Wasserwirtschaft mit der Schiffahrtsstraße wird bei einer Verwertung der Elektrizität zu nur 2½ Pfennig die Kilowattstunde eine Verzinsung des Baukapitals der Schiffahrtsstraße mit Talsperren und Kraftanlagen im Werragebiete voll gewährleistet.

Auch bezüglich des Werra-Main-Projektes haben die vorbenannten Grundsätze im allgemeinen in den Vorarbeiten Berücksichtigung finden können. Für die Ueberwindung der Wasserscheide zwischen Werra und Main ist ein 9 km langer Tunnel vorgesehen, wodurch die Länge des Kanals außerordentlich abgekürzt wird, so daß die Strecke Grimmenthal—Bamberg nur 86 km lang ist gegenüber der Eisenbahnlänge von 115 km, demnach 29 km kürzer ist. — Die Kanallänge wird in der Fortsetzung nach Nürnberg 34 km kürzer sein als die konkurrierende Eisenbahnstrecke bis Nürnberg. Die Scheitelstrecke liegt auf 310 m über N. N. und nur 16 m höher als die Werra und 8 m höher als der Bahnhof Grimmenthal. Das Tunnelprojekt zeigt trotz der großen Baukosten bedeutende wirtschaftliche Vorteile. Die Speisung der 36 km langen Scheitelstrecke soll durch eine im oberen Werragebiete liegende Talsperre, ferner im wesentlichen durch eine große Talsperrenanlage im Itztale oberhalb Weißenbrunn mit 35 Mill. cbm Rauminhalt bewirkt werden. Mit diesem Talsperrenprojekte oberhalb Koburg war es gegeben, von der Scheitelstrecke einen schiffbaren Stichkanal ohne Schleusen im Niveau der Scheitelstrecke bis Koburg durchzuführen, da dieser als Speisekanal benutzt werden kann. — Der Höhenunterschied bis Bamberg von 80 m wird durch 4 Staustufen in Höhen von 25, 20, 12 und 23 m Gefälle überwunden. — Für die Südseite wird die Itztalsperre mit den übrigen Flüssen, der Rodach und anderen, einen erheblichen Ueberschuß über den Schleusenverbrauch liefern, so daß in Kaltenbrunn und Bamberg schon mit größeren Kraftgewinnungen zu rechnen ist.

Für die Linienführung zur Ueberschreitung des Maintales ist die Strecke östlich Elbing mit Ueberschreiten der Bahn Lichtenfels—Bamberg als die geeignetste Linie vorgesehen, und zwar an den südlichen Bergabhängen bis unterhalb Gundelsheim, woselbst im Leitebach oberhalb Hallstadt eine Schleuse mit 23 m Gefälle im Niveau des Bamberger Hafens projektiert ist. Die Weiterführung des Kanals von der Abzweigung nach Nürnberg wird bei der Höhenlage von 253 N. N. oberhalb des Bamberger Exerzierplatzes bis Forchheim im gleichen Niveau ohne jede Geländeschwierigkeit durchführbar sein. Es wird dadurch eine Stauhaltung von ca. 60 km Länge ohne Schleuse von Kaltenbrunn nach Forchheim erreicht. — Bei einer Staustufe von 20 m in Forchheim und 21 m Gefälle oberhalb Erlangen würde die Kanalstrecke von der bayerischen Grenze, das ist Kaltenbrunn, bis Fürth—Nürnberg nur zwei Staustufen erhalten.

Es knüpft sich hieran die große wasserwirtschaftliche Frage der Wasserregulierung mit Kraftgewinnung an den hohen Schleusengefällen auf bayerischem Gebiete.

Auf Grund des vorliegenden Materials dürften im Pegnitzgebiete sich vorteilhafte Gelegenheiten bieten, um mehr als 100 Mill. cbm Winterwasser aufzuspeichern, wodurch unter Benutzung des Wasserzuschusses aus diesen Talsperren und eines Teiles der Wasserspenden der Regnitz bis 150 Millionen Kilowattstunden an Elektrizität an den Stauanlagen des Kanals gewonnen werden können.

Diese wirtschaftliche Frage der Kombination der Schaffung einer Großschiffahrtsstraße mit Wasserregulierung und Kraftgewinnung wird die gleiche Lösung finden wie in Norddeutschland, nämlich, daß eine Verzinsung aller Baukosten allein durch die Verwertung der Wasserkräfte gewährleistet wird. Es ist hierbei auch zu berücksichtigen, daß die schädigenden Hochwasser der Pegnitz und Regnitz beseitigt werden und daß auch der schiffbare Main durch die regulierten Zuflüsse einen erheblich besseren Sommerwasserstand erhält.

Die Behandlung aller dieser Fragen liegt in den bewährten Händen des Bayerischen Kanalvereins, durch dessen Umsicht und

Erfahrung die Projekte die geeignetste Förderung erfahren. Das von den amtlichen Stellen zur Verfügung gestellte Material ist in Vollkommenheit und Genauigkeit geradezu vorbildlich und erleichtert die Vorarbeiten erheblich.

In das Projekt der Großschiffahrtsstraße von Bayern nach Bremen fällt auch die 400 km lange Schiffahrtsstraße der Weser von Hann.-Münden bis Bremen. Es ist natürlich Voraussetzung, daß auch die Weser einen regulierten Wasserstand für die Befahrung der 1000-t-Kähne erhält. Die preußische Staatsregierung hat bereits mit dieser Regulierung durch Talsperrenbauten begonnen. Die Edertalsperre mit 210 Mill. cbm Inhalt ist fertiggestellt; sie erhöht den kleinsten Wasserstand der Weser um 25 bis 30 cm. Durch die vorausgesetzte Schaffung der für die Weser ferner noch benötigten ca. 450 Mill. cbm Sammelwasser im Werra- und Fuldagebiet, wofür die Vorarbeiten demnächst fertiggestellt sein werden, wird der Wasserstand der Weser weiter so gehoben, daß dieser nicht unter 1,75 m Fahrtiefe sinken wird, so daß nur in trockenen Sommermonaten die Ladungsfähigkeit der 1000-t-Kähne ausnahmsweise bis auf 800 t sinken kann. — Mit der Durchführung dieser Wasserregulierung wird zweifellos unser Großschiffahrtsweg mit den ersten deutschen Wasserstraßen in Gleichstellung gebracht.

Die Kernfrage ist, wie hoch stellen sich die Betriebskosten bzw. die Frachten pro Tonnenkilometer für Massengüter auf der über 700 km langen Wasserstraße von der Nordsee bzw. dem westfälischen Industriegebiet bis Bayern? Wesentlich dabei ist die Frage, ob die Schiffahrt nach beiden Richtungen hin stets mit voller Ladung rechnen kann und wie hoch die Schlepplöhne und die Schiffahrtsabgaben sein werden. — Nach den bisherigen Feststellungen werden nach beiden Richtungen hin große Mengen von Massengütern in Frage kommen. — Die Aufschließung der Eisenerzlager in Oberfranken kommt hierfür sehr in Frage, und durch Verhandlungen mit den Grubenbesitzern ist festgestellt, daß bei Frachtsätzen von 35 M per Waggon die Erze nach Dortmund bzw. Herne usw. rentieren. Die Firma A. Bleichert, Leipzig, hat Kostenanschläge mit Betriebskostenübersicht über Drahtseilbahnverbindung von den Grubenfeldern nach dem Kanal bei Bamberg und Forchheim angefertigt. Danach stellen sich die Ueberführungskosten auf 5 M bis 6 M per Waggon. Da eine Verzinsung der Baukosten der Schiffahrtsstraße durch die Verwertung der Wasserkräfte erzielt werden kann, so können die Schiffahrtsabgaben, mit denen zu kalkulieren ist, voraussichtlich nicht sehr hoch werden.

Was die Schleppkosten betrifft, welche auf dem Rhein-Weser-Kanal mittels Schleppdampfers ¼ Pf. per Tonnenkilometer betragen, so dürften dieselben unter der Voraussetzung, daß die Kähne mittels billiger Wasserkraft geschleppt werden, sich höchstens auf die Hälfte dieser Kosten belaufen. Die kalkulatorischen Grundlagen und die Vergleiche mit den Kosten auf anderen Flüssen und Kanälen ergeben die Konkurrenzfähigkeit und die gesunde Wirtschaftlichkeit. So wird beispielsweise die Kohle aus Westfalen nach Nürnberg etwa nur die Hälfte der bisherigen Bahnfracht kosten, und dabei wird ein rentabler Schiffahrtsbetrieb gewährleistet sein. Die Eisenerze von dem bayerischen Kanal bis an die westfälischen Hochofenwerke werden ohne Umladung befördert werden können.

Das Projekt als Ganzes dient in außerordentlicher Weise den Interessen des Verkehrs, dem Gewerbe und der Industrie durch Kraft- und Lichtspenden. Die landwirtschaftlichen Interessen stehen dabei besonders im Vordergrund, weil die jetzigen Hochwasserschäden beseitigt werden, die Fruchtbarkeit der Wiesen erhöht wird und zur Verwertung der großen Wasserkräfte für die Erzeugung von Stickstoff, also zur Herstellung billiger künstlicher Düngemittel, die beste Gelegenheit sich bieten wird.

Der Krieg hindert zurzeit die Förderung dieses großen Kulturwerkes. Wir dürfen aber wohl hoffen, daß es uns bald vergönnt ist, gemeinschaftlich mit allen Kräften an dem Zustandekommen des gemeinnützigen Werkes weiterzuarbeiten.

Bekanntmachung.

Auf Anordnung der Herren Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und des Innern vom 31. v. M. ist die Versorgung der Binnenschiffer mit Mehl und Brot innerhalb des preussischen Staatsgebiets wie folgt neu geregelt:

1. Die in der Binnenschiffahrt beschäftigten Personen und die sie begleitenden Familienangehörigen werden ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit während der Fahrt mit Mehl und Brot innerhalb der festgesetzten Verbrauchsgrenzen auf Grund besonderer Schifferbrotkarten an denjenigen Orten versorgt, welche sie auf der Fahrt berühren. Die Versorgung durch den Heimatskommunalverband ruht so lange, wie die Geltungsdauer der Schifferbrotkarte reicht.
2. Der Schiffer hat für jede einzelne Fahrt von der Hafenbehörde des Antrittsorts der Fahrt oder bei ausserhalb Preussen beginnenden Fahrten des zuerst erreichten preussischen Hafenorts einen Ausweis abzufordern, in welchem sein Name, der Name oder die Bezeichnung des Schiffes und die Zahl der von ihm auf dem Schiff zu versorgenden Personen eingetragen ist.
3. Gegen Vorlegung des Ausweises erhält der Schiffer von den lokalen Behörden und Organen der Wasserbauverwaltung und der Wasserpolizei (Hafenbehörden, Strommeister, Schleusenmeister usw.) Brotkarten mit je 14 tägiger Gültigkeit in der den Eintragungen auf dem Ausweise entsprechenden Anzahl. Tag und Zahl der ausgegebenen Brotkarten wird von der Ausgabestelle auf dem Ausweis vermerkt. Die Ausgabestelle hat auch Beginn und Ende der 14 tägigen Gültigkeit der Brotkarten auf diesen einzutragen.

Für die die Märkischen Wasserstrassen befahrenden Schiffer habe ich die Ausgabe der Brotkarten den Schiffahrtsabgabenhebestellen und für Ausnahmefälle den Wasserbauämtern übertragen. Als zuständige Ausgabestelle für die Ausweise gilt die Behörde des Ortes, von dem aus der Schiffer die neue Fahrt antritt. Die Ausgabe der Ausweise und der Brotkarten beginnt mit dem Tage der Bekanntmachung.

Potsdam, den 29. Juni 1915.

Der Regierungs-Präsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstrassen
I. V.:
v. Gröning.

Bekanntmachung.

Der am 1. Juli 1915 in Kraft tretende **Nachtrag vom 4. Juni 1915 zum Tarif für die Schiffahrt- und Flössereiabgaben auf den Wasserstrassen zwischen Elbe und Oder** vom 16. Juni 1902 betreffend das zu diesem Tarif gehörige Güterverzeichnis ist als Sonderbeilage dem am 25. Juni 1915 erscheinenden Amtsblatt der Königlichen Regierung zu Potsdam beigefügt.

Potsdam, den 22. Juni 1915.

Der Regierungs-Präsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstrassen.
I. V.:
v. Gröning.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Accumulatoren-Fabrik A.-G., Berlin-Hagen. Die Gesellschaft verzeichnete für 1914 2 975 539 M Reingewinn und zahlte auf 12 000 000 M Kapital 18 % Dividende.

Amme, Giesecke & Konegen A.-G., Braunschweig. Für 1914 wurden 468 096 M Abschreibungen vorgenommen und aus 746 193 M Reingewinn auf 4 000 000 M Kapital 8 % Dividende gezahlt.

Ernst Behnke, Stettin. Inhaber Ernst Behnke, Passagier- und Schleppschiffahrtsgeschäft.

Julius Berger Tiefbau-A.-G., Berlin. Die Abschreibungen für 1914 betrugen 957 476 M, der Reingewinn 792 551 M, die Dividende 10 % von 4 000 000 M. Der Sitz ist von Wilmersdorf nach Berlin verlegt.

Binnenschiffahrts-Genossenschaft e. G. m. b. H., Hamburg. Die Einnahmen des Jahres 1914 betrugen 1478 M, die Ausgaben 1512 M. Am Jahresschluß waren 115 (120) Genossen mit 1150 M Guthaben und gleicher Haftsumme vorhanden.

Gustav Bonell, Königsberg i. Pr. An Gerhard Jurkat ist Prokura erteilt.

Brinker Hafengesellschaft m. b. H., Hannover. Das Stammkapital ist um 20 000 M auf 500 000 M erhöht.

Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. Die Prokura des W. E. Keetman ist erloschen.

Dyckerhoff & Widmann A.-G., Biebrich. Für 1914 ergab sich ein Gewinnsaldo von 369 918 M.

Gebrüder Goedhart A.-G., Düsseldorf. Die Abschreibungen für 1914 betrugen 1 365 249 M, der Reingewinn 721 860 M, die Dividende 6 % von 6 000 000 M Kapital.

Jasenitzer Dampfschiffs-A.-G., Jasenitz. Ferdinand Pautz schied aus dem Aufsichtsrate, Kahnbaumeister Karl Gollin trat in denselben ein.

Konkurs wurde eröffnet über das Vermögen des Kaufmanns Friedrich von Stamm-Holst, Inhabers der Firma Fr. Holst & Co., Dampfschleppschiffahrt und Ewerführerei in Hamburg; Anmeldefrist bis 14. August.

Fried. Krupp A.-G., Essen. Geh. Baurat Georg Baur ist stellvertretendes Vorstandsmitglied geworden.

Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck. Der nach 317 180 M Abschreibungen verbleibende Reingewinn für 1914 betrug 656 347 M, an Dividende wurden auf 1 000 000 M Vorzugsaktien 6 % und auf 3 300 000 M Stammaktien 8 % gezahlt.

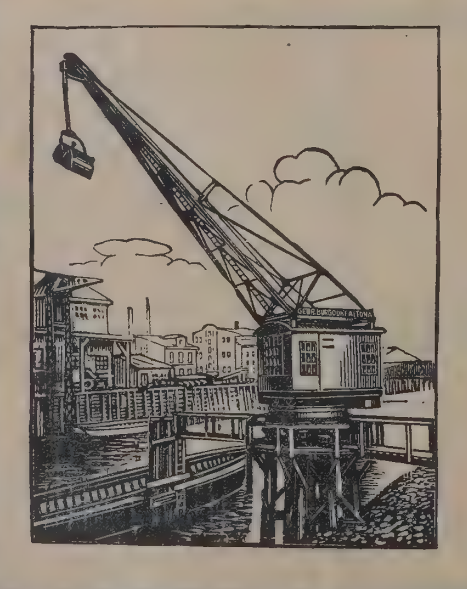
Maschinenbau-Anstalt, Eisengießerei und Dampfkesselfabrik H. Paucksch A.-G., Landsberg (Warthe). Das Geschäftsjahr endete mit einem bilanzmäßigen Verlust von 39 596 M.

Maschinenbau-A.-G. vorm. Ph. Swiderski, Leipzig. J. W. Gerling ist nicht mehr Vorstandsmitglied; Karl Alfred Roth, bisher Prokurist, ist als Vorstand bestellt; an Karl Arthur Neubert ist Prokura erteilt.

Neckardampfschiffahrt A.-G., Heilbronn. Für 1914 verblieb ein Rohgewinn von 13 905 M.

Neue Norddeutsche Fluß-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg. Der Ueberschuß für 1914 betrug 30 981 M, er wurde zu Abschreibungen auf Schiffskonto verwendet. Zweck der Gesellschaft ist jetzt der Betrieb der Schiffahrt auf deutschen und mit denselben in Verbindung stehenden ausländischen Binnengewässern. Die Beteiligung an gleichartigen Unternehmungen ist zulässig.





Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXII. Jahrgang 1915
Heft 15/16
August

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140*, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, Berlin N 24, **Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

Kanalverbindung der Unterweser mit der Unterelbe

Von Bürgermeister Dr. Frommhold in Stade

Durch den Rhein-Weser-Kanal von Ruhrort nach Minden ist das Wirtschaftsgebiet des Rheins mit dem der Weser durch eine leistungsfähige Wasserstraße verbunden worden. Um das westliche Wirtschaftsgebiet mit dem der Elbe und darüber hinaus mit dem östlichen Wirtschaftsgebiet der Oder und der Weichsel zu verbinden, fehlt nur noch eine Kanalverbindung von der Weser nach der Elbe. Die Durchführung des Kanals von Minden nach Hannover legt die weitere Linienführung dieser Wasserstraße nach Magdeburg nahe. Dieser geplante Wasserweg hat großen Wert für das obere Wirtschaftsgebiet der Elbe. Den Gebieten an der Niederelbe bringt er aber keinen Nutzen. Damit auch diese Gebiete Vorteile ziehen können aus dem Ems-Weser-Kanal, muß eine unmittelbare Verbindung von der Unterweser nach der Unterelbe geschaffen werden. Das für diese Verbindung für die Linie von Hannover über Lüneburg, Harburg nach Hamburg aufgestellte Projekt kann bei einer Länge von 170 km den großen technischen Schwierigkeiten, denen es begegnet, und wegen seiner großen Kosten wirtschaftlich kaum gerechtfertigt werden. Mit dem gleichen Erfolge und weit geringeren Kosten kann sie erreicht werden durch einen Kanal auf der Linie Vegesack—Stade. Diese nur 84 km lange Verbindung zwischen Weser und Elbe hat keine erheblichen Bodenerhebungen zu durchqueren und kann für den Betrag von rund 20 000 000 Mark hergestellt werden. Auf Veranlassung der beteiligten Kommunal- und Wirtschaftsverbände ist neuerdings das Projekt dieser Verbindung eingehend bearbeitet worden.

Für den geplanten Kanal kommt die Beförderung von Kohlen, Eisen, Thomasmehl, Düngemitteln, Steinen, Zement, Torf, Sand, Holz, Getreide, Kartoffeln, Obst, Gemüse, Salpeter und Phosphaten als Massengütern vornehmlich in Betracht. Hauptsächlich werden Eisen und Kohlen aus dem Ruhrgebiet nach den Fabriken und Werften von Hamburg, Altona, Harburg und Kiel und auf der Rückfahrt Holz, Getreide und Kartoffeln zu befördern sein. Der Kohlentransport wird bisher ausschließlich mit der Eisenbahn bewirkt. Die deutsche Kohle ist deshalb gegenüber der englischen im nördlichen Teil der Provinz Hannover und in Schleswig-Holstein nicht konkurrenzfähig. Diese Gebiete wurden bis zum Kriege fast ausschließlich mit englischen Kohlen versorgt. Beim Rhein-Weser-Kanal hat man angenommen, daß sich die Kosten des Transportes von Kohlen auf dem Kanal bis Hannover etwa auf die Hälfte der Eisenbahntransportkosten ermäßigen. Der Wassertransport erfordert nur ein Viertel der Kohlen und nur die Hälfte des Personals. Die Kosten der Anschaffung sind bei Kanalschiffen erheblich niedriger als bei Eisenbahnwagen von entsprechendem Fassungsvermögen. Es ist zu hoffen, daß die erwartete Verbilligung des Transportes durch den Kanal die Einführung der deutschen und die Verdrängung der englischen Kohle in Norddeutschland und vor allem in den großen deutschen Häfen herbeiführt. Der vermehrte Kohlentransport wird auch den Verkehr auf dem Rhein-Weser-Kanal und dessen Rentabilität erhöhen. Bisher geht der Seeleichterverkehr zwischen Hamburg und Bremen von der Elbe über Cuxhaven durch das Dwarsgatt nach der Weser. Es verkehren nach beiden Richtungen jährlich insgesamt 2300 Seeleichter mit 700 000 Registertons. Die Fahrt ist nicht ungefährlich. Schon mehrmals sind bei stürmischem Wetter Stahltrossen der Schleppdampfer gerissen und Seeleichter untergegangen. Der Kanal macht den Leichterverkehr entbehrlich. Er wird weiter die im rheinischen Industriegebiet und um Hamburg bis zur Grenze ihre Leistungs-

fähigkeit in Anspruch genommenen Eisenbahnen entlasten.

Wenn auch das Normalschiff für den Kanal der 600-Tonnen-Kohlenkahn aus Westfalen sein wird, so mußte doch für die Bearbeitung maßgebend sein, daß es auf der Elbe schon Binnenfahrzeuge von 11,80 m Breite und 84,5 m Länge gibt mit einem Gehalt bis zu 1450 t. Man wählte deshalb die Abmessungen der Schleuse mit einer nutzbaren Breite von 12,5 m und einer nutzbaren Länge von 85 m. Die Linienführung des Kanals von Vegesack über Bremervörde nach Stade ist im wesentlichen bestimmt durch die Wasserläufe der Hamme, des Hamme-Oste-Kanals, der Oste und der Schwinge. Der Kanal verfolgt von Vegesack aufwärts den Lauf der Lesum. Diese mündet bei Vegesack rund 15,9 km unterhalb der Bremer Kaiserbrücke rechts in die Weser. Rund 10 km oberhalb Vegesack mündet die Hamme in die Lesum, und oberhalb dieser Mündung verfolgt der Kanal den Lauf der Hamme. Weitere 2 km aufwärts ist die Ritterhuder Schleuse. Hier hört der freie Fluß auf. Die Schleuse schließt den oberen Teil des Flusses von Flutwechsel des unteren Teiles ab. Bis hierher beträgt bei einer Breite von 80 m die Mindesttiefe unter dem mittleren Niedrigwasserstand 1,20 m. Bei mittlerer Flut beträgt also hier die Wassertiefe 2,80 m. Die Ritterhuder Schleuse muß unter allen Umständen abgerissen werden, weil weder die Breite noch die Länge genügt, um große Kanalkähne aufzunehmen. Der Kanal verfolgt weiter den Lauf der Hamme bis Viehspecken, wo sich am besten eine neue Schleuse anlegen läßt. Inzwischen hat der Kanal den Verbindungsgraben nach Osterholz-Scharmbeck aufgenommen, der, wenn er vertieft, verbreitert und eingedeicht wird, einen vorzüglichen Industriehafen mit Eisenbahnanschluß bilden wird. Selbstverständlich werden sich nach dem Wegfall der Ritterhuder Schleuse die Tiden bis Viehspecken hin bemerkbar machen, und es müssen beiderseits des Kanals von Ritterhude bis Viehspecken Sommerdeiche angelegt werden. Auch weiter aufwärts verfolgt der Kanal den begradigten Lauf der Hamme bis Karlshöfen, wo eine offene Verbindung mit dem Oste-Hamme-Kanal hergestellt werden kann. Von diesem Schnittpunkt mit dem Oste-Hamme-Kanal biegt der neue Kanal nach Osten ab und verläuft parallel dem Hamme-Kanal bis dicht vor die Glashütte Karlshöfen. Dann geht der Kanal durchs Moorgelände bis Minnstedt, wo die Oste offen in den Kanal eingelassen wird. Er verfolgt den begradigten Lauf der Oste bis Bremervörde. Hier wird eine Verbindung mit dem schiffbaren Unterlauf der Oste hergestellt. Auf dem Lauf von Bremervörde nach Stade wird das hohe Moor bei Mulsum durchstochen, wo die Schwinge, hier nur ein schmaler Graben, erreicht wird. Beim Dorfe Schwinge ist die östliche Endschleuse der Scheitelhaltung geplant, die der Schleuse bei Viehspecken entspricht. Unterhalb dieser Schleuse verfolgt der Kanal unter Begradigung der vielfachen Windungen den Lauf der Schwinge bis zur Stadt Stade, von wo aus er mit dem schiffbaren Wasserlauf der unteren Schwinge zusammenfällt.

Der Kanal wird einen gewaltigen Einfluß auf die Landwirtschaft und die Moore der benachbarten Gebiete ausüben. Durch die Eindeichung der Hamme von Ritterhude bis Viehspecken wird es möglich, die ausgedehnte Hammeniederung in gute landwirtschaftliche Kultur zu bringen und ihre Ertragsfähigkeit zu steigern. Die Absenkung des Grundwasserstandes wird die Kulturfähigkeit der Moore heben. Ob auch militärische Gründe für den Ausbau des Kanals sprechen, kann hier unerörtert bleiben.

Die Gesamtkosten des Kanals werden nach dem Anschlage 19 300 000 Mark, die jährliche Zinsenlast 772 000 Mark, die Verwaltungskosten 70 000 Mark, die Unterhaltungs-, Betriebs- und Erneuerungskosten 120 000 Mark jährlich betragen. Die jährlichen Gesamtunkosten von 962 000 Mark würden also bei einer Kanalabgabe von 0,5 Pfennig für den Tonnenkilometer bereits gedeckt werden, wenn 2,30 Millionen Tonnen den Kanal durchlaufen. Der geplante Kanal ist ein wirtschaftlich hochwichtiges, im Interesse der Einheitlichkeit unentbehrliches Glied im Netze der deutschen Wasserstraßen.

Finnlands Binnengewässer, Binnenkanäle und Binnenschiffahrt

Von F. Thiess, Dipl.-Ing., Berlin-Wilmersdorf (Mit 1 Abbildung.)

Im Friedensschluß zu Fredrikshamn, am 17. September 1809, verlor Schweden das Großherzogtum Finnland. Seitdem ist es ein Besitztum Rußlands. Bis zur Regierungszeit Nikolaus II. war Finnland ein besonderer Staat im russischen Reich mit eigener Verfassung, Gesetzgebung und Verwaltung. Dieser Herrscher hat die Finnländer nach und nach fast gänzlich ihrer Rechte entkleidet und sie der Willkür der jeweiligen Statthalter unterworfen. Die Finnländer sind heute, ebenso wie die Balten der Ostseeprovinzen Rußlands, den ärgsten Verleumdungen und härtesten Bedrückungen ausgesetzt.

Ueber die Gewässer und die Binnenschiffahrt Finnlands sind bisher in deutschen Fachzeitschriften nur spärliche Angaben erschienen; sie sollen hier durch die nachfolgenden Mitteilungen ergänzt werden.

Finnland hat 373 604 Geviertkilometer Fläche und etwa 3,03 Millionen Bewohner. Mehr als 50 v. H. der Gesamtfläche sind Wälder, 26 v. H. Sümpfe und Moore, etwa 11 v. H. Binnenseen. Zahlreiche Binnenseen sind durch natürliche und künstliche Kanäle oder durch schnellenreiche Flüsse miteinander verbunden. Mit Recht wird daher Finnland „Land der tausend Seen und Stromschnellen" genannt. Die Gesamtlänge der schiffbaren Wasserstraßen hat man auf 10 000 km geschätzt. Im nördlichen Teil Finnlands liegt der See Uleaträsk oder Oulujärvi, das Sammelbecken der Gewässer, die aus den Bezirken Sotkamo und Hyrynsalmi kommen. Dieser Binnensee von etwa 984 Geviertkilometern Fläche und 80 km Länge hat einige Inseln. Ein schmaler Wasserstreifen, der Kaivanto-Sund, trennt die große Insel Manamansalo vom nördlichen Festland. Der südliche Teil des Wasserbeckens wird von niedrigen Ufern, der nördliche von Höhenzügen begrenzt. Vom Oulujärvi verzweigt sich eine Kette langgestreckter und kleinerer Binnenseen ostwärts, auf denen Motorboote und Dampfer verkehren. Aus dem Oulujärvi entspringt der Ulea. Dieser Fluß hat zahlreiche Schnellen und mündet nordwestlich bei Uleaborg (Oulu) in den Bottnischen Meerbusen. Auf dem Oulujärvi und Ulea verkehren kleine Dampfer, Motorboote und eigenartige Fahrzeuge, die sogenannten Teerboote. Diese Boote sind hölzerne Flußfahrzeuge von 12 bis 17 m Länge, etwa 1 m Breite und rund 1 m Tauchtiefe, die aus den Teerbrennereien[1]) der Umgebung Kajanas den Teer in Fässern zur Stadt Uleaborg befördern. Ein beladenes Teerboot hat in der Regel über dem Wasserspiegel eine Bordhöhe von nur einigen Zentimetern und an den Backbordseiten aus Weidenruten errichtete, 0,5 bis 1 m hohe Wände, die bei der Heimfahrt der leeren Fahr-

[1]) Das Teerbrennen wird in der Umgebung des Städtchens Kajana allgemein betrieben. Im Frühjahr werden die jungen Föhrenstämme in den Wäldern auf 2 bis 3 m Höhe von der Rinde befreit und in diesem Zustande bis zum nächsten Winter stehengelassen, damit das Harz heraussickern kann; dann werden sie gefällt und zum Brennen in die Teertäler geschafft, die meist in der Nähe der Gewässer liegen.

zeuge beseitigt werden. Das Steuerruder ist an der Backbordseite angebracht, und bei günstigem Winde wird ein mächtiges Rahsegel gehißt. Die Besatzung besteht gewöhnlich aus drei Personen. In solchen Fahrzeugen wird der Teer mitunter aus Tälern, die 200 bis 250 km vom Bestimmungsort entfernt liegen, zum Bottnischen Meerbusen befördert.

Im nördlichen Teil Finnlands beträgt die mittlere Tiefe der Wasserstraßen selten mehr als 0,90 m. Stellenweise hat man dort auch durch Baggerung oder Felssprengung größere Fahrtiefen erzielt. Im allgemeinen verkehren auf jenen Wasserstraßen nur Fahrzeuge von 15 m Länge, 1,50 m Breite und 0,80 m Tauchtiefe, deren Raumgehalt bis 4 t beträgt. Besonders seenreich sind der mittlere und südliche Teil Finnlands. Dort sind die Wasserstraßen besser ausgebaut, vertieft und durch Kanäle miteinander verbunden.



Im Westen des mittleren Finnlands liegt das Näsijärvi-Pyhäjärvi-Kumo-Becken. Aus der südwestlichen Ecke dieses Beckens strömt der Fluß Kumo zum Bottnischen Meerbusen und mündet bei Björneborg in das Meer. Die Stadt liegt am südlichen Ufer des Kumo unweit des von den Mündungsarmen dieses Flusses gebildeten Deltas, der eigentliche Hafen (Rafsö) etwa 24 km nordwestlich der Stadt. Der Näsijärvi ist fast 100 km lang und hat, wie alle Binnenseen Finnlands, zahlreiche Verästelungen und Buchten. Der südliche Teil des Beckens setzt sich aus Buchten und Verästelungen der Seen Pyhäjärvi, Vanajavesi und anderer Binnenseen zusammen. Zwischen Näsijärvi und Pyhäjärvi liegt die Tammerkoski-Schnelle, die die Wassermassen des Näsijärvi dem etwa 18 m tiefer liegenden Pyhäjärvi mit gewaltigem Getöse zuführt. Zahlreiche Gewerbebetriebe der Stadt Tammerfors[2]) erhalten die Kraft aus diesen Fällen. Auf dem Pyhäjärvi verkehren kleine Dampfer und Motorboote bis zum äußersten Nordende des Sees, und auf dem Näsijärvi bewerkstelligen größere Dampfer mehrmals täglich den Verkehr zwischen den umliegenden Ortschaften.

Im mittleren Teil des südlichen und mittleren Finnlands liegt das Paijänne-Vesijärvi-Becken. Aus diesem entspringt der Kymmene-Fluss, der unweit der Stadt Kotka[3]) in den Finnischen Meerbusen mündet. Vesijärvi heißt der südlichste Teil des großen Paijänne-Beckens. Beide Becken sind durch den Anianpelto-Kanal miteinander verbunden. Der Paijänne-See hat 1142 Geviertkilometer Fläche, seine Länge in der Nordsüdrichtung beträgt 130 km, die größte Breite rund 25 km. Vom Paijänne verzweigt sich eine Kette kleinerer Binnenseen mit zahlreichen Einbuchtungen nach Norden, und aus seinem südlichsten Teil verästeln sich buchtenreiche Seen des Kymmene-Flusses über Heinola[4]) zu den Mankala-Schnellen. Auf allen Seen herrscht ein lebhafter Dampfer- und Motorbootverkehr. Mit Hilfe tüchtiger Lotsen sind auch die Mankala-Schnellen in Ruderbooten befahrbar.

Im südöstlichen Teil Finnlands liegt das Saima-Gebiet, auch „Savolaks" genannt, das alle Gewässer der Saima-Seenkette und den grossen Saima-See umschließt. Dieser

[2]) Die Stadt Tammerfors (finnisch Tampere) liegt zu beiden Seiten der Tammerkoski-Schnelle und ist die größte Industriestadt Finnlands.

[3]) Die Stadt Kotka liegt unweit der Mündung des Kymmene auf einer Insel, hat einen neuzeitlich ausgebauten Hafen und ist ein Stapel- und Umschlagsplatz für alles Holz, das aus dem großen Paijänne-Vesijärvi-Becken kommt.

[4]) Das Städtchen Heinola liegt am nördlichen Ufer des Flusses Jyränkö, der die Seen Ruotsalainen und Konnivesi miteinander verbindet.

steht durch Sunde fast ohne Strömung mit den Gewässern bis Joensuu in Verbindung, die zusammen eine ohne Kanäle schiffbare Wasserstraße von mehr als 300 km Länge bilden. Außerdem ist der Saima durch Kanäle mit den Wasserstraßen nördlich von Varkaus und Joensuu bis in die Gegend von Kajana und östlich bis zur russischen Grenze verbunden. Joensuu ist eine Stadt (3700 E.) unweit des Pielis-Kanals, an der Mündung des Flusses Pielis, der aus dem Pielisjärvi (Pielis-See) kommt. Der Pielis-Kanal hat elf Schleusen und wurde in den siebziger Jahren des verflossenen Jahrhunderts zum Teil durch Ausbaggerung des Flusses Pielis mit einem Kostenaufwand von rund 3 Millionen Mark erbaut. Durch den Kanal ist eine unmittelbare Verbindung (Dampferverkehr) zwischen dem großen Pielisjärvi von 1095 Geviertkilometern Fläche und den Gewässern des Saima-Beckens von etwa 64 170 Geviertkilometern Gesamtfläche geschaffen worden. Von Joensuu verkehren während der Schiffahrtszeit täglich Dampfer den Pielis-Kanal hinauf zum Pielis-See und auf dem See zum Marktflecken Nurmes und zu den umliegenden Kirchdörfern.

Aus dem Saima-See entspringt der Vouxen, der mit starkem Gefäll in zerklüftetem Gestein zum Ladoga-See strömt. Im Oberlauf des Vouxen liegen auf etwa 25 km Länge 13 Gefällstufen, aus denen 300 000 bis 400 000 PS gewonnen werden können. Der größte Fall im Vouxen, der Imatra, hat 18,30 m Gefäll, und seine größte nutzbare Wasserkraftleistung beträgt 138 000 PS, die kleinste 98 000 PS. Den unmittelbaren Wasserverkehr mit dem Meere bewerkstelligt der Saima-Kanal, der die großen Binnenseen Savolaks mit dem Finnischen Meerbusen bei Wiborg verbindet. Der Kanal ist 59,30 km lang und hat 28 Schleusen, die ein Gefäll von insgesamt 75,90 m ausgleichen. Etwa 32 km der Länge wurden künstlich hergestellt, 27,30 km sind natürliche Gewässer. Die Sohlenbreite des Kanals in gewöhnlichem Boden beträgt 11,90 m, in Felsboden (bei Lauritsala) 7,40 m, die mittlere Wassertiefe 2,70 m. Auf dem Kanal verkehren Schiffe von 31,20 m Länge, 7,10 m Breite und 2,50 m Tauchtiefe. Der Kanal wurde 1856 eröffnet, 1897 von 3280, 1906 von 6690 und 1910 von etwa 7000 Schiffen befahren.

Im äußersten Südosten Finnlands liegt der Ladoga-See. Etwa 40 v. H. seiner Wasserfläche gehören zu Finnland, 60 v. H. entfallen auf den St. Petersburger Bezirk. Die Länge dieses Binnensees in der Richtung von NNW zu SSO beträgt 208 km, die größte Breite 126 km, die Wasserfläche 18 130 Geviertkilometer. An der finnländischen Küste liegen gruppenweise einige kleinere Inseln (Schären), im nördlichen Seebecken die größeren Inseln Valamo,[5]) Mantsinsaari und Konevits.[6]) In den Ladoga mündet von Finnland her der Vouxen, dessen Unterlauf Suvanto genannt wird. Von Norden kommt der Läskelä. Die größten russischen Zuflüsse sind der Swir (Sywäri) und der Wolchow. Den Abfluß in den Finnischen Meerbusen bewerkstelligt die Newa. Der Wasserspiegel des Ladoga-Sees liegt bei gewöhnlichem Wasserstande etwa 5 m über dem Spiegel des Finnischen Meerbusens. Sobald der Schnee schmilzt, beginnt das Wasser zu steigen und erreicht im Mai und Juni den höchsten Stand. Der Küstenstrich von der Mündung des Vouxen bis zur russischen Grenze und am östlichen Ufer ist bergig, im Süden und Südwesten flach und sandig. Auf dem Ladoga herrscht rege Schiffahrt, die bis vor kurzem mit ursprünglichen Fahrzeugen betrieben wurde. In den letzten Jahren sind indessen seetüchtige und neuzeitlich gebaute Segelschiffe und Dampfer in den Dienst gestellt. Das Fahrwasser ist mit Schiffahrtszeichen ausgerüstet, und an einigen Stellen sind Leuchttürme errichtet. Die Schiffahrt wird aber häufig durch plötzlich auftretende starke Stürme mit hohem Seegang und durch Nebelschleier erschwert. Von St. Petersburg verkehren Dampfer die Newa aufwärts über Schlüsselburg (Festung) zu den Inseln Konevits und Valamo und weiter bis zur Stadt Sordavala, die an einer Bucht des nördlichen Ladoga liegt. Andere Dampfer verkehren von Konevits über Kexholm, das am früheren, jetzt verschlammten Mündungsarm des Vouxen liegt, zur Bucht von Jaakkima, von dort zu der Insel Valamo und bis nach Sordavala. Sonst besteht noch von Sordavala aus ein Dampferverkehr entlang der nordöstlichen Küste über Pitkäranta bis zur Ortschaft Salmi.

[5]) Valamo ist eine Inselgruppe. Die Länge der Hauptinsel in der Richtung von SW nach NO beträgt etwa 12 km, die Breite in der Richtung von NW nach SO rd. 7 km. Auf der Hauptinsel befindet sich ein Kloster, das von zwei Mönchen vom Berge Athos im Jahre 992 gegründet sein soll. Im Lauf der Jahrhunderte ist das Kloster von den Aebten ausgebaut worden und hat heute reich geschmückte Kirchen, neuzeitlich eingerichtete Wirtschaftsgebäude, eine große Bücherei, Werkstätten usw.

[6]) Konevits ist eine Insel von etwa 5 km Länge und rd. 3 km Breite und hat ein Kloster, das aus dem 12. Jahrhundert stammt.

Die Bedeutung von Handelsgebräuchen für die Binnenschiffahrt

Von P. M. Grempe

Der Gesetzgeber ist an und für sich naturgemäß peinlichst bestrebt, alle Normen für Handel und Verkehr möglichst vollkommen zu gestalten. Trotzdem ist das Gesetz für sich allein nicht ausreichend, um für alle Verhältnisse des Lebens so Vorsorge zu treffen, daß schon durch die Gesetzesbestimmungen selbst alle Streitigkeiten entschieden werden können. Das Gesetz bedarf daher der Ergänzung. Die Wahrheit dieser Erkenntnis müssen ja leider nur zu oft die Interessenten der Binnenschiffahrt bitter erkennen lernen.

Gesetzesergänzungen werden nun am zweckmäßigsten aus den Anschauungen derjenigen Fachleute heraus, die seit Jahren an dem Verkehrsleben teilnehmen, durch entsprechende Festlegungen bewirkt. Bei dieser Sachlage ist es erklärlich, wenn z. B. das Handelsgesetzbuch ausdrücklich vorsieht, daß in Ansehung der Bedeutung und Wirkung von Handlungen und Unterlassungen auf die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche Rücksicht zu nehmen ist. Im Gerichtsleben hat sich hierbei die Praxis herausgebildet, Handelsgebräuche nicht nur da gelten zu lassen, wo das Gesetz schweigt, sondern auch in all den Fällen, in denen der Handelsgebrauch eine andere Regelung als das Gesetz vorsieht.

Vielfach kann daher bei Streitigkeiten, die im Prozeßwege zum Austrag gebracht werden müssen, auf Handelsgebräuche Bezug genommen werden. Auch im Binnenschiffahrtswesen und den mit diesem in Verbindung stehenden Handels- und Gewerbezweigen sind ja Differenzen, die zu Prozessen führen, keine Seltenheit. Jedenfalls lehrt auch hier die Praxis, daß man häufig beim besten Willen das bittere Muß des Prozessierens nicht vermeiden kann.

In derartigen Fällen ist es nun für die Prozeßparteien zweckmäßig, sich auf Handelsgebräuche zu berufen, sofern hierfür die Voraussetzungen gegeben sind. Wir wollen daher im folgenden auf einige in letzter Zeit festgestellte Handelsnormen, die Interessengebiete der Binnenschiffahrt berühren, näher eingehen.

Von der Berliner Handelskammer ist so z. B. auf gerichtliche Anforderung hin unter dem Stichwort „Binnenschiffahrt" folgendes Gutachten abgegeben worden:

Ein Handelsgebrauch, demzufolge der Schiffer, dessen Kahn am Beladungsorte Havarie erleidet, ehe er die Reise antritt, so daß er diese nicht ausführen kann, 33⅓ % der Bruttofracht als Dienstfracht vergütet erhält, konnte sich schon wegen der Seltenheit derartiger Fälle nicht herausbilden. Wohl enthalten aber manche Frachtabschlüsse derartige Bedingungen. So lautet der Abschnitt VIII § 14 der bei den größeren Order-Reedereien üblichen Verfrachtungsbedingungen: „In allen Fällen, in denen Distanzfracht zu zahlen ist, beträgt dieselbe mindestens ein Drittel der vereinbarten Fracht. Auf Erstattung eines Drittels der vereinbarten Fracht als Distanzfracht hat der Frachtführer auch Anspruch, wenn das Fahrzeug während oder nach der Beladung eine Beschädigung erleidet, die den Antritt der Reise behindert."

Es liegt in der Natur der Sache, daß Handelsgebräuche hinsichtlich Schiffsentlöschungen im Binnenschiffahrtswesen vielfach unter der Voraussetzung geeigneter technischer Einrichtungen gewürdigt werden müssen. Unter diesem Gesichtswinkel hat die vorhin genannte Kammer folgenden Brauch bekundet:

Es besteht am Charlottenburger Ufer bei Schiffsentlöschungen mittels Krans, wenn auch nicht allgemein, so doch bei Entlöschungen von Kies der Gebrauch, daß der Schiffer den Korb

des Greifers des Krans bedient und dahin schiebt, wo das Material liegt; ebenso muß der Schiffer auch das Material zusammenschaufeln.

Die Frage, wer die Kanalgebühr zu tragen hat, kann an Hand folgenden Handelsgebrauchs beurteilt werden:

Nach der Auffassung Berliner Verkehrskreise ist bei Uebernahme eines Wassertransports seitens eines Schiffers die Vereinbarung „zur Beförderung nach Veltener Stichkanal und Hafen Velten" dahin auszulegen, daß die Kanalgebühr, die von der Gemeinde Velten für die Benutzung des Stichkanals von der Havel bis Velten erhoben wird, zum Frachtsatz gehört und vom Schiffer zu tragen ist.

Dieser Form entspricht auch folgender für einen anderen Prozeß begutachtete Handelsgebrauch.

Im Berliner Wirtschaftsgebiet läßt sich ein Handelsgebrauch nicht feststellen, nach dem ein Ladungsempfänger, der im Ladeschein als in Britz wohnend bezeichnet wird, die Kosten für die Benutzung des Teltowkanals zu tragen hat, wenn hierüber im Frachtvertrag nichts vereinbart ist.

Die Hilfeleistungen der Schiffsmannschaft bei Entlöschungsarbeiten im Binnenschiffahrtswesen hat die Berliner Handelskammer unter dem Stichwort „Kohlen" dahin begutachtet:

Beim Entladen eines mit Kohlen beladenen Kahnes durch elektrisch betriebenen Kran „mit Greifer" muß letzterer an die Stelle geschoben werden, wo er die Kohlen fassen soll, da er erstens beim Herabkommen hin und her pendelt, andererseits der Kranarm nicht so weit reicht, um den Greifer an jede gewünschte Stelle des Schiffes zu dirigieren. Mit dem Dirigieren des Greifers ist Gefahr verbunden. Diese Arbeit verlangt Schulung, da es sich darum handelt, den Greifer nach der einen oder anderen Richtung zu bewegen, daß er eine möglichst große Menge Kohle erfaßt. Die Schiffsmannschaft ist handelsüblich nicht zur Ausübung dieser Arbeit verpflichtet, w e n n im Ladeschein folgende Bestimmung enthalten ist: „Während der ganzen Dauer der Entlöschung hilft die Schiffsmannschaft ordnungsgemäß die Ware nach Empfängers Vorschrift in die Entlöschungsgefäße einzubringen." Nach übereinstimmender Ansicht der befragten Empfängerkreise ist diese Bestimmung erfüllt, wenn die Mannschaft neben der Arbeit des Kahnverholens die Kohle so heranschaufelt, daß sie durch den Greifer aufnehmbar ist.

Die Praxis des Binnenschiffahrtsweges zeigt im übrigen, daß sich die Handelsgebräuche recht spezialisiert haben, so daß es nicht immer angängig ist, aus der für eine bestimmte Ladungsgattung üblichen Norm ohne weiteres auf gleichartigen Brauch für andere Materialien, die auf dem Wasserwege befördert werden, zu schließen. In dieser Hinsicht seien folgende drei von der Berliner Handelskammer begutachtete Gebräuche angeführt:

Getreide: Ein feststehender Handelsgebrauch, nach dem im Bezirk Berlin bei Getreidetransporten zu Wasser ein Gewichtsverlust von ½ % oder ½ pro ‰ zulässig ist, ohne daß dafür der Schiffer vom Absender oder Empfänger zur Verantwortung gezogen werden kann, besteht nicht. Die Frage ist vielmehr bei solchen Ansprüchen des Schiffers unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalles zu entscheiden.

Holz: Der Vermerk in dem Ladeschein: „Ich erkenne die gute und trockene Beschaffenheit der Ware ausdrücklich an und verpflichte mich, diese in gleicher Beschaffenheit nach ununterbrochener Fahrt, bei Verlust der Fracht und Schadenersatz an Herrn X. oder Order in Berlin oder Vororten abzuliefern" verpflichtet den Schiffer, die Holzladung in guter und trockener Beschaffenheit, so wie er sie empfangen hat, abzuliefern. Unzutreffend ist, daß der Schiffer im allgemeinen beim Einladen nicht in der Lage ist, die gute und trockene Beschaffenheit einer Holzladung festzustellen. Inwieweit aus dieser Feststellung im einzelnen Fall besondere Verpflichtungen gegen den Schiffer herzuleiten sind, läßt sich nur nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Umstände des besonderen Falles ermitteln.

Steine: Es besteht kein allgemeiner Handelsgebrauch, nach welchem bei Verträgen mit Schiffern über Beförderung von Steinen zu einem festen Tageslohnsatz von 14 M für den Schiffer und Bootsmann, die Sonntage mitzubezahlen sind, falls es sich um Fahrten handelt, bei denen die einfache Strecke nur zwei bis drei Stunden beträgt und deren Endpunkt der Heimatsort der Schiffer ist, unter der weiteren Voraussetzung, daß auf einer solchen Fahrt am Sonntag nicht gearbeitet wird. Die Vereinbarung eines festen Tageslohnsatzes ist selten; es entspricht daher durchaus der Uebung, daß die Vertragsgegner sich über die Bezahlung der Sonntage vor Abschluß des Vertrages besonders einigen.

Für die zum Betrieb der Binnenschiffahrt erforderlichen maschinellen Einrichtungen mannigfacher Art spielt die Frage der G a r a n t i e verpflichtung eine so erhebliche Rolle, daß folgende Handelsgebräuche in dieser Hinsicht hervorgehoben sein mögen:

Die Auffassung der bei Maschinenlieferungen Beteiligten über die Auslegung eines Garantieversprechens ist nicht einheitlich. Derartige Versprechen werden teilweise so ausgelegt, daß die Garantiefrist an Stelle der gesetzlichen Verjährungsfrist treten soll. Vielfach aber wird ihr die Bedeutung beigemessen, daß der Lieferer wegen eines Mangels, der nicht innerhalb der Garantiefrist gerügt ist, gar nicht, wegen eines vor Ablauf der Garantiefrist gerügten Mangels noch während der gesetzlichen Verjährungsfrist, gerechnet von der Entdeckung des Mangels, in Anspruch genommen werden kann.

Nach den im Maschinenhandel üblichen Bedingungen übernehmen die Fabrikanten die Verpflichtung, alle Teile, die durch schlechtes Material, fehlerhafte Konstruktion oder mangelhafte Ausführung unbrauchbar oder schadhaft werden, unentgeltlich auszubessern oder, falls die Ausbesserung unmöglich ist, durch neue zu ersetzen. Andere Ansprüche irgendwelcher Art werden vertragsmäßig ausgeschlossen. Liegt jedoch eine Fahrlässigkeit vor, so dürfte der Lieferant für eine Beschädigung von Anlagen usw. verantwortlich gemacht werden. Für die Fälle, in denen eine ausdrückliche Vereinbarung fehlt, kann jedoch ein Handelsgebrauch, wonach der Veräußerer von der Explosionsgefahr ausgesetzten Maschinen bei Explosionen für den außerhalb der Maschinen entstandenen Schaden dem Erwerber nicht aufzukommen hat, nicht festgestellt werden.

Der Widerstreit der Interessen bei der Erfüllung der Zahlungspflicht führt nicht selten zu Auslegungskünsten der vereinbarten Bestimmungen, die meist wirklich einer besseren Sache würdig wären. Eine Klärung oft gebrauchter Zahlungsbedingungen haben die Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin durch die Feststellung folgenden Handelsgebrauchs bewirkt:

Die auf dem Bestellzettel vermerkte Bedingung: 30 Tage 2 % ist dahin auszulegen, daß Zahlung unter Vergütung von 2 % Skonto spätestens nach 30 Tagen durch den Käufer zu erfolgen hat. Die Auslegung, es stehe dem Käufer frei, nach seiner Wahl in 30 Tagen mit 2 % oder binnen 90 Tagen netto zu regulieren, trifft nicht zu. Ebenso wenig kommt die weitere Auslegung in Frage, daß die Regulierung binnen 30 Tagen netto zu erfolgen habe und der Skonto von 2 % nur bei sofortiger Regulierung in Abzug zu bringen ist. Ergänzt wird diese Norm durch die von der genannten Korporation begutachtete Ansicht über das „Zahlungsziel", die dahin geht:

Ein Handelsgebrauch, wonach bei einem Zahlungsziel von 30 Tagen (Kasse innerhalb 30 Tagen, 6% Skonto) und bei Lieferungen, die sich auf einen ganzen Monat verteilen, erst am Schlusse des der Lieferung folgenden Monats zu zahlen ist, besteht jedenfalls insoweit nicht, als es sich um einmalige Bestellungen handelt, die nicht in fortlaufender Geschäftsverbindung erfolgen.

In die Gruppe dieser Normen gehört schließlich auch noch folgende Festlegung über den Zeitpunkt von Zahlungen der Vermittlerprovisionen:

Bei der Vermittlung von Maschinenverkäufen besteht ein Handelsgebrauch, daß die Provision jedenfalls noch nicht bei Abschluß des Geschäfts bezahlt wird. Dagegen ist die Praxis insofern verschieden, als die Provision vielfach erst nach völliger Abwicklung des Geschäfts, zuweilen aber auch schon bei Eingang von Teilzahlungen anteilig gezahlt wird.

Da Handelsgebräuche zuerst systematisch von den Aeltesten der Kaufmannschaft zu Berlin gesammelt worden sind, so tun die Interessenten in Streitfällen immer gut, zunächst in den Händen dieser Gutachtensammlungen nachzuschlagen, ob nicht schon in der strittigen Frage Normen festgestellt worden sind, und was sie gegebenenfalls besagen. Außerdem hat aber auch die Berliner Handelskammer in zwei umfangreichen Bänden „Gutachten über Handelsgebräuche nebst den für einzelne Geschäftszweige festgestellten Ortsgebräuchen und Geschäftsbedingungen" gesammelt und durch eine weitgehende Spezialisierung das Nachschlagen erleichtert. Wer sich nun die Mühe nimmt, aus diesen Quellen zu schöpfen, der wird vielfach die Aussichten seines Prozesses erheblich besser als ohne diese Kenntnisse beurteilen können. Ist nämlich bereits ein Handelsgebrauch festgestellt worden, welcher der Ansicht des Interessenten entgegensteht, so wird man im allgemeinen von der Geltendmachung der vermeintlichen Rechte im Prozeßwege abraten müssen. Zum mindesten wird aber in dieser Situation eine Prüfung darüber am Platze sein, ob besondere Umstände für den Streit in Betracht kommen, die ein Abweichen vom Handelsgebrauch rechtfertigen können. Selbstverständlich kann auch umgekehrt aus der genauen Kenntnis der Handelsgebräuche die Gewißheit einer Entscheidung im Sinne des Klagebegehrens geschlußfolgert werden.

Immer wird man nun den streitenden Parteien aber raten können, den jeweiligen Gegner auf festgestellte Handelsgebräuche vor der Einleitung des Prozesses hinzuweisen. Wenn nämlich auch derjenige, der einen bereits ermittelten Handelsbrauch für seine Rechtsauffassung geltend machen kann, alle Aussichten hat, den Streit zu gewinnen, so liegt es doch im Interesse jedes guten Geschäftsganges, die mannigfachen Umständlichkeiten, Zeitverluste und letzten Endes auch Geldeinbußen, die nun einmal leider selbst für die obsiegende Partei mit Prozessen eng verbunden sind, nach Möglichkeit zu vermeiden. Lieferant und Abnehmer, Auftraggeber und Ausführender, die sind ja — trotz aller Konkurrenz! — immer bis zu einem gewissen Grade aufeinander angewiesen. Alle Faktoren unseres Wirtschaftslebens fahren also bei rücksichtsvollem Entgegenkommen gewöhnlich erheblich besser als bei dem verbitternden Prozessieren.

Die vorstehenden Feststellungen zeigen im übrigen deutlich, daß die Interessenten in all den Fällen, in denen nicht schon Handelsgebräuche zweifelsfrei festgestellt worden sind, am besten tun, durch vertragliche Vereinbarung bereits bei der Auftragserteilung nach Möglichkeit alle Zweifel auszuschließen. In dieser Hinsicht wird man ja nie des Guten zu viel tun können.

Endlich dürfte es nach diesen Darlegungen auch einleuchtend sein, daß eine genaue Verfolgung der jeweils neu festgestellten Handelsgebräuche hier in Betracht kommender Art den Interessenten des Binnenschiffahrtswesens dringend zu empfehlen ist.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Juni 1915. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Juni: Die geringe Beschäftigung der Rheinflotte hat auch im Berichtsmonat angehalten. Infolge des Wegfalls der Lieferungen nach Italien konnte der süddeutsche Markt etwas leichter mit Kohle bedacht werden. Das Angebot von Leerraum war so stark, daß die Frachten und Schlepplöhne unbefriedigend blieben. Die Nachfrage nach Kohle war anhaltend sehr lebhaft, wohl auch mit Rücksicht auf die im Herbst in Kraft tretende Preiserhöhung. Sie konnte aber bei einer arbeitstäglichen Förderziffer, die zwischen 17 000 bis 18 500 Doppelwagen schwankte, nicht voll befriedigt werden. Der Wasserstand war im ganzen Monat vorzüglich und erlaubte die volle Ausnutzung der Schiffsgefäße bis nach Straßburg.

Der Schiffahrtsbetrieb auf der Elbe wurde im Monat Juni dadurch in hohem Maße beeinträchtigt, daß der Wasserstand infolge des Regenmangels stetig zurückging. Der Wasserspiegel der Elbe erreichte in der zweiten Hälfte des Berichtsmonats einen bedenklichen Tiefstand, so daß nicht nur Ableichterungen notwendig wurden, sondern auch durch seichte Stellen, die sich verschiedentlich im Fahrwasser bildeten, tagelang Schiffahrtsstockungen und Sperrungen verursacht wurden. Erfreulicherweise brachten am Monatsschluß Niederschläge eine Aufbesserung des Wasserstandes. Der Güterverkehr selbst bewegte sich in denselben bescheidenen Grenzen wie bisher. Da aber infolge des niedrigen Wasserstandes die Ladefähigkeit der Fahrzeuge nur noch zur Hälfte oder einem Drittel ausgenutzt werden konnte, andererseits auch für Ableichterungszwecke eine größere Anzahl leichter Kähne benötigt wurde, bot sich im allgemeinen eine bessere Beschäftigungsmöglichkeit für die vorhandenen Schiffsräume. Der Leutemangel machte sich bei dem größeren Raumbedarf in verstärktem Maße geltend.

Auch der Verkehr auf den märkischen Wasserstraßen war im Juni durch den schlechten Wasserstand der Elbe und Oder erheblich beeinflußt. Namentlich die Ankünfte von der Oder gingen ganz bedeutend zurück. Auch die Verladetätigkeit des märkischen Wirtschaftsgebietes selbst war knapp. Gegen Ende des Monats kam die Oderschiffahrt überhaupt zur Einstellung, konnte aber in den ersten Tagen des Juli wieder aufgenommen werden.

Vom Neckar wird berichtet, daß in der ersten Hälfte des Monats Juni der Wasserstand günstig und das Frachtgeschäft normal war, so dass die Schiffahrt hauptsächlich talwärts unbehindert ausgeführt werden konnte. Da aber im Laufe des Juni an 19 Tagen die Niederschläge ausblieben, traten gegen Ende des Monats Störungen in der Schiffahrt ein.

Mannheim, Handels-Hochschule. Soeben sind der Bericht über das Studienjahr 1914/15 und das Vorlesungsverzeichnis für das kommende Wintersemester erschienen. Der Bericht enthält zur Einführung die Ansprache des Rektors Professor Dr. Nicklisch über Egoismus und Pflichtgefühl, die er bei der jüngsten Jahresfeier der Anstalt gehalten hat, und zerfällt sodann in zwei Teile. In dem ersten allgemeinen sind die wichtigsten Ereignisse des Studienjahres zusammengefaßt mit einem Ausblick auf die neuen Aufgaben der Handels-Hochschule in der kommenden Friedenszeit. Im zweiten Teile erfolgen Angaben über die Zusammensetzung der Organe der Handels-Hochschule, die Besucher, den Unterricht, die Prüfungen, Stipendien usw. und die Berichte über die sonstigen Bildungseinrichtungen wie Bibliothek, Sammlungen, Institute und Seminare zur Pflege der einzelnen Wissensgebiete. Besonders hingewiesen sei auf den ersten ausführlichen Bericht des Betriebswissenschaftlichen Instituts.

Der Bericht und das Vorlesungsverzeichnis für das Wintersemester können vom Sekretariat der Handels-Hochschule unentgeltlich bezogen werden.

Im übrigen sei auf die in vorliegender Nummer enthaltene Anzeige der Handels-Hochschule verwiesen.

Amtliche Nachrichten

Märkische Wasserstraßen

III. Armeekorps. Berlin W 10, den 22. Juli 1915.
Stellvertretendes Generalkommando.
Abt. II c Nr. 140 072.

Unter Aufhebung der Verfügung des stellvertretenden Generalkommandos vom 21. 10. 14 — II c 62 791 — wird bestimmt:

Die Eisenbahnbrücken auf den Wasserstraßen nachstehender Strecken:

1. von der Mündung des Oder-Spree-Kanals in die Oder bei Fürstenberg durch den Oder-Spree-Kanal, die Wendische Spree, die Treptower Spree oder den Teltowkanal, die untere Spree und die untere Havelwasserstraße (mit Einschluß der Potsdamer und der Brandenburger Havel) bis zur Mündung in die Elbe;
2. des Friedrich-Wilhelm-Kanals;
3. von der Mündung des Hohenzollern- bzw. Finowkanals in die Oder durch den Hohenzollernkanal (mit Ausnahme der nördlichen Eisenbahndurchfahrt bei Oderberg i. Mark) bis zur Einmündung in die Spree einerseits bzw. des Spandauer Schiffahrtskanals in den Verbindungskanal andererseits;
4. des Plauer und Ihle-Kanals;
5. der oberen Havel von Liebenwalde bis Fürstenberg in Mecklenburg;
6. der Rüdersdorfer Gewässer;
7. des Finowkanals von Liepe bis Ruhlsdorf

dürfen bis auf weiteres in der Zeit von 4 Uhr morgens bis 10 Uhr abends durchfahren werden. Bei starkem Nebel, sowohl bei Tage als auch bei Nacht, wenn die Beleuchtung durch den Nebel unwirksam gemacht wird, ist die Durchfahrt durch die Eisenbahnbrücken überhaupt verboten. Auf allen übrigen Wasserstraßen ist die Durchfahrt der Eisenbahnbrücken nur ½ Stunde vor Sonnenaufgang bis ½ Stunde nach Sonnenuntergang gestattet. In der Zeit, während der die Durchfahrt durch Eisenbahnbrücken nicht gestattet ist, dürfen Wasserfahrzeuge aller Art bis auf 500 m oberhalb und 500 m unterhalb der Eisenbahnbrücken an diese heranfahren.

Die Schiffahrt auf der Havelstrecke zwischen Spandauer Schleuse und Heiligensee, 10 km, wird mit folgenden Einschränkungen gestattet:

a) die Durchfahrt unter der den Eiswerder mit der Pulverfabrik verbindenden Eisenbahnbrücke bleibt gesperrt,
b) das Anlegen und Stilliegen von Wasserfahrzeugen aller Art unter der Eiswerderbrücke und
c) die Ueberschreitung der festgelegten Zehnmetergrenze um den Eiswerder ist verboten.

Die Strecken, auf denen sich keine Eisenbahnbrücken befinden, dürfen zu jeder Tages- und Nachtzeit befahren werden.

Das Anlegen, Löschen und Laden in der Nähe von Eisenbahnbrücken ist im allgemeinen nur in einer Entfernung von 100 m von den Brücken gestattet.

An den militärisch gesicherten Eisenbahnbrücken übernehmen die Militärwachen die Bedienung der Lampen nach Unterweisung durch die Stromaufsichtsbeamten. Die Brennstoffe werden von der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen geliefert werden.

Diese Verfügung tritt am 1. August d. J. in Kraft.

Der Kommandierende General.
Unterschrift.

An den Herrn Regierungspräsidenten in Potsdam.

Veröffentlicht
Potsdam, den 24. Juli 1915.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der märkischen Wasserstraßen.
In Vertretung: v. Gröning.

Ausnahmetarif

für die Schiffahrtsabgaben und den Schlepplohn auf dem Rhein-Weser-Kanal und dem Lippe-Kanal von Datteln bis Hamm.

1. Bis auf weiteres, längstens jedoch für die Dauer des gegenwärtigen Krieges sind

a) für Erze, die über die Unterems- und die Unterweserhäfen eingeführt werden, auf allen Kanalstrecken,
b) für Kohlen, Koks und Briketts zur Ausfuhr oder zum Bunkern, die vom Ruhrgebiete über die Unterems- oder die Unterweserhäfen befördert werden, auf den Kanalstrecken $\frac{\text{Dortmund}}{\text{Herne}}$ bis Bergeshövede

die Abgaben nach dem besonderen Tarif für die Schiffahrtsabgaben auf dem Kanal von $\frac{\text{Dortmund}}{\text{Herne}}$ bis Emden (0,05 Pf. für jede Gewichtstonne zu 1000 kg und jedes zurückgelegte Kilometer) zu entrichten.

2. Auf den Schlepplohn finden diese Vergünstigungen keine Anwendung. Demgemäß sind in den unter 1. bezeichneten Fällen als Schlepplohn von der Ladung nach Abschnitt I B des Schlepplohntarifs vom 20. April 1914 nicht 10 v. H. der ermäßigten, sondern der tarifmäßigen Kanalabgabe (0,5 Pf. für jede Gewichtstonne zu 1000 kg und jedes zurückgelegte Kilometer) zu zahlen.

3. Für die Erzsendungen wird beim Uebergang auf den Kanal sofort der ermäßigte Betrag berechnet.

Für die Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen sind zunächst die vollen Abgaben nach dem Tarif für die Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein-Weser-Kanal und Lippe-Kanal von Datteln bis

Hamm vom 20. April 1914 zu berechnen. Die Rückvergütung des ermäßigten Betrages erfolgt, sofern durch eine Bescheinigung der Hafenbehörde nachgewiesen wird, daß die in Betracht kommende Sendung zur Ausfuhr oder zum Bunkern verwendet worden ist. Die Rückerstattungsanträge sind unter Beifügung dieser Bescheinigung und des Fahrscheins über die Schiffahrtsabgaben an den Herrn Oberpräsidenten (Kanalverwaltung) in Münster binnen einer Ausschlußfrist von 3 Monaten nach Durchfahrung der ersten Hebestelle zu richten.

4. Dieser Ausnahmetarif tritt am 1. August 1915 in Kraft.

Berlin, den 31. Juli 1915.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten. von Breitenbach. Der Finanzminister. I. A.: Loewin.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt ist seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“ Heft 13/14 S. 79) als Mitglied neu beigetreten:

Müller, Rudolf, Direktor der Edellikör- und Spritfabrik Ferd. Rückforth Nachfolger Akt.-Ges., Stettin (Oberwiek 4).

Personalnachricht

Unser Mitglied, der bisherige Dirigent der Königlichen Kanalbaudirektion zu Hannover, Herr Oberbaurat Ottmann, ist zum Geheimen Baurat und Vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten ernannt worden.

Todesnachricht

Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt beklagt den Tod des Herrn Geheimen Baurats Seidel zu Potsdam und wird ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Aus verwandten Vereinen

Charlottenburger Schifferverein E. V. In der von Herrn Ganskow geleiteten Vorstandssitzung vom 29. Juli wurde zunächst das Andenken des verstorbenen Mitgliedes, Schiffseigner Hermann Ortmann aus Wesendorf, geehrt. Sodann wurde berichtet, daß der Spandauer Magistrat beschlossen habe, von den Schiffern kein Fremdenschulgeld zu erheben. Beim Durchschleusen in Niederfinow müssen die Schiffer den Treideldraht einholen. Da sich hieraus bei schadhaftem Draht Handverletzungen der Mannschaften ergeben können, soll das Wasserbauamt Eberswalde gebeten werden, den Draht durch die Treidelmaschine einholen zu lassen. Den Schiffern scheint es noch nicht durchweg bekannt zu sein, daß sie beim Innungsverband (Neu-Kölln a. W. 21) ohne Rücksicht auf Mitgliedschaft Petroleum erhalten; sie müssen aber einen bei der Einfahrtsmeldestelle abzufordernden Ausweis vorzeigen.

Märkischer Schiffahrtsverein, Sitz Berlin. Am Dienstag, 27. Juli, fand unter dem Vorsitz des Herrn Brandenburg eine Sitzung statt. Berichtet wurde, daß jetzt an mehreren Montagen vor- und nachmittags eine Sperre der Schiffahrt auf der Unterspree bei Fürstenbrunn stattfinde; ferner, daß der Hamburger Verein Schritte zur Vereinheitlichung der Brotversorgung der Schiffer unternommen habe, die der Verein unterstützen wird. Die Berliner Handelskammer hat mitgeteilt, daß ihre Anträge auf Aufhebung der Kriegsausnahmetarife für Brotgetreide und Mehl und auf Erlaß der Schiffahrtsabgaben vom Minister abgelehnt worden seien. Der Verein erhält für seine Mitgliedsbetriebe auf Grund der amtlichen Bescheinigungen auch weiterhin Petroleum zur Beleuchtung der Signallaternen und der Maschinenräume; es wurde gleichzeitig die Verteilung der Mengen für August und September vorgenommen. Nach einer Aussprache über Arbeitsverhältnisse wurde noch beschlossen, die Handelskammer zu bitten, dafür einzutreten, daß bei Vergebung von Transporten seitens der amtlichen Kriegsversorgungsstellen eine gleichmäßige Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Betriebe erfolgt.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

A.-G. Weser, Bremen. Marinebaurat R. G. H. Wendenburg ist zum Vorstandsmitglied bestellt.

Badische A.-G. für Rheinschiffahrt und Seetransport, Mannheim. Für 1914 ergab sich ein Gewinnsaldo von 349 209 M. In der Generalversammlung wurden die Herren Heinrich Burkhardt, Direktor der Hafenmühle, Frankfurt, und Franz Müller, Direktor des Rhein.-Westf. Kohlensyndikats, Antwerpen, in den Aufsichtsrat zugewählt.

Bayerischer Lloyd Schiffahrtsges. m. b. H., Regensburg. Dem Inspektor August Möller ist Gesamtprokura erteilt.

Benz & Cie. Rheinische Automobil- und Motoren-Fabrik A.-G., Mannheim. Der Reingewinn für 1914 nach 2 556 757 M Abschreibungen betrug 8 898 549 M, die Dividende 12 % von 22 000 000 M.

Börsenhaus G. m. b. H., Duisburg. Das Stammkapital ist um 301 000 M auf 300 000 M herabgesetzt.

Cuxhaven-Brunsbüttel Dampfer A.-G., Cuxhaven. Aus 15 299 M Reingewinn werden für 1914 auf 150 000 M Kapital 5 % Dividende gezahlt.

Deutsch-belgische Schiffahrtsgesellschaft m. b. H., Duisburg. Der Geschäftsführer Albert Hirth in Antwerpen ist durch Tod ausgeschieden. Louis Steinmann daselbst ist zum zweiten Geschäftsführer bestellt.

Dyckerhoff & Widmann A.-G., Biebrich. Das Vorstandsmitglied Franz Widmann ist gefallen, das Vorstandsmitglied Otto Spithaler ist ausgeschieden.

Die Emder Verkehrsgesellschaft A.-G. in Emden verzeichnet für 1914 einen Verlust von 51 576 M.

Carl Flohr, Berlin. Gesamtprokura ist erteilt an Paul Stülpnagel, Curt Otto, Dr.-Ing. Martin Pape und Philipp Lindner; die an W. Flohr und H. Heuschmann erteilten Prokuren sind erloschen.

Frankfurter A.-G. für Rhein- und Mainschiffahrt, Frankfurt am Main. Die Abrechnung für 1914 weist 12 146 M Gewinn nach; diese wurden zuzüglich 9354 M Entnahme aus dem Dispositionsfonds mit zusammen 21 500 M dem Erneuerungsfonds überwiesen.

Friedrich Bremer Dampfschiffsreederei, Rostock. Inhaber ist der Reeder Friedrich Bremer.

J. Gollnow & Sohn, Stettin. An Kasimir v. Pruszak ist Gesamtprokura erteilt.

Habermann & Guckes A.-G., Kiel. Die Gesellschaft verzeichnete für 1914 nach 401 356 M Abschreibungen 119 672 M Gewinn.

Hedwigshütte A.-G., Stettin. Aus 550 993 M Reingewinn wurden für 1914 auf 6 000 000 M Kapital 4 % Dividende gezahlt.

Albert Jung, Breslau. Diese offene Handelsgesellschaft ist aufgelöst, Gustav Kuron ist alleiniger Inhaber der Firma.

Kölnische Tiefbau-Gesellschaft m. b. H., Köln. Rechtsanwalt Dr. Karl Kraemer in Köln ist Liquidator, das Amt des Albert Schumacher als Liquidator ist erloschen.

Fried. Krupp A.-G. Germaniawerft, Kiel. Dem Oberingenieur Hans Techel ist für diese Zweigniederlassung Gesamtprokura erteilt.

Maschinenbauanstalt, Eisengießerei und Dampfkesselfabrik H. Paucksch A.-G., Landsberg a. Warthe. Oberingenieur Emil Niederdräing in Landsberg ist zum Vorstandsmitgliede bestellt.

Moseldampfschiffahrt A.-G., Koblenz. Für 1914 wurden 18 486 M Abschreibungen vorgenommen und auf 145 000 M Kapital 4 % Dividende gezahlt.

Neue Rheinau-A.-G., Rheinau. Karl Söllner ist nicht mehr Vorstandsmitglied; Theodor Hoch ist als solches bestellt.

Niederrheinische Dampfschleppschiffahrts-Gesellschaft, Düsseldorf. Nach 43 406 M Abschreibungen verblieben für 1914 17 829 M Reingewinn.

Odin, Schiffahrtsges. m. b. H., Duisburg. Gegründet am 9. Juni mit 50 000 M Stammkapital; Geschäftsführer Hugo Cramer.

Oppelner Hafen A.-G., Oppeln. Der Verlust zu Ende des Geschäftsjahres 1914/15 betrug 3414 M.

Ostdeutsche Dampfschiffahrt G. m. b. H., Tilsit. Gegründet am 13. April mit 60 000 M Stammkapital; Geschäftsführer Adolf Eckert und Erich Haslinger.

Ostseebäderverkehr Lübeck G. m. b. H., Lübeck. Gegründet am 11. Juni mit 25 000 M Stammkapital; Geschäftsführer M. H. Staugaard, C. H. A. F. Schmidt und H. C. G. Kongsbak.

Julius Pintsch A.-G., Berlin. Der Reingewinn für 1914 (nach 1 948 488 M Abschreibungen) betrug 1 482 766 M, die Dividende 8 % von 18 000 000 M.

Rothenbücher, Maas & Lüdicke G. m. b. H., Hamburg. In Berlin wurde eine Zweigniederlassung eingetragen.

Rothenbücher, Maaß & Lüdicke G. m. b. H., Hamburg. Gegründet am 25. April 1914 mit 400 000 M Stammkapital; Geschäftsführer M. A. C. Stüdemann, Carl Rothenbücher und C. M. A. Stüdemann; Prokuristen Viktor Ritschel und Wilhelm Hille.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau. Die Prokura des Theodor Marselje in Köln ist erloschen.

Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Dresden. Aus dem Rohgewinn von 121 865 M wurden 92 863 M zu Abschreibungen verwandt und restliche 29 002 M der Pensionskasse zugeführt.

Schaubach & Grämer vor der Coblenzer Moselbrücke in der Gemeinde Neuendorf. Diplomingenieur Fritz Schaubach ist gestorben, das Geschäft ist (ohne Verbindlichkeiten) auf Therese Schaubach in Godesberg übergegangen. Witwe Agnes Schaubach geb. Messow erhielt Prokura, die des Heinrich Engel bleibt bestehen.

Schiffsversicherungsverein zu Alsleben. Der Verein ist aus einer E. G. m. b. H. in einen Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit umgewandelt worden.

Schiffswerft und Maschinenfabrik Mainz-Gustavsburg G. m. b. H., Mainz. Paul Held ist nicht mehr Geschäftsführer, Heinrich Jakob Stauder ist als solcher bestellt.

Schiffswerfte und Maschinenfabrik vormals Janssen und Schmilinsky, A.-G., Hamburg. Die Gesellschaft verzeichnete für 1914 nach 48 329 M Abschreibungen 20 400 M Reingewinn, der den Fonds zugewiesen bzw. auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Schiffs- und Maschinenbau-A.-G., Mannheim. Nach 38 950 M Abschreibungen ergaben sich für 1914 138 656 M Reingewinn. An Dividende entfielen auf 500 000 M Stammaktien 6 % und auf 100 000 M Vorzugsaktien 8 %.

Schleppgenossenschaft Cüstrin e. G. m. b. H. Der Reingewinn für 1914 betrug 205 M. Ende des Jahres waren 15 (14) Genossen mit 300 M Haftsumme bzw. Guthaben vorhanden.

Speditions- und Elbschiffahrts-Kontor A.-G. zu Schönebeck vorm. C. Fritsche. Die Dividende für 1914 betrug 4 % von 447 000 M Kapital.

Spree-Havel-D.-G. „Stern", Berlin. Das Geschäftsjahr 1914 schloß nach Abschreibungen von 61 751 M auf Dampfer und 47 630 M auf Immobilien mit 5425 M Reingewinn.

Stehr & Feyer, Breslau. Die Firma ist erloschen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, München. Die Gesellschaft nahm für 1914 360 141 M Abschreibungen vor und verzeichnete danach 164 715 M Reingewinn, aus dem auf 3 000 000 M Kapital 4½ % Dividende gezahlt wurden.

Tilsiter Dampfer-Verein A.-G., Königsberg. Für 1914 werden auf 360 000 M Aktienkapital 5 % Dividende gezahlt.

Vereinigte Spediteure und Schiffer, Rheinschiffahrtsgesellschaft m. b. H., Mannheim. Die Prokura des Robert Fremeroy ist erloschen, Wilhelm Himmel erhielt Gesamtprokura.

Vereinigte Elbeschiffahrts-Gesellschaften A.-G., Dresden. Für 1914 wurden 520 583 M Abschreibungen vorgenommen; das Jahr endete mit einem Verlustsaldo von 1 162 095 M. Die Prokura des Reinhold Schultze ist erloschen.

Vulcan-Werke Hamburg und Stettin A.-G. Die Abschreibungen für 1914 betrugen 2 825 041 M, es verblieben 2 251 558 M Reingewinn und es erfolgte die Zahlung von 6 % Dividende auf 15 000 000 M Kapital.

Vulcan-Werke Hamburg und Stettin A.-G. Das Mitglied des Aufsichtsrates, Geh. Baurat Dr.-Ing. Emil Rathenau ist am 20. Juni gestorben.

Weichsel, Danziger Dampfschiffahrt- und Seebad-A.-G., Danzig. Der Reingewinn für 1914 betrug 141 405 M; aus ihm wurden u. a. 54 309 M zu Abschreibungen und 30 000 M zur Zahlung von 6 % Dividende verwandt.

Weserumschlagstelle Münden G. m. b. H., Bremen. Das Stammkapital ist um 610 000 M herabgesetzt und beträgt jetzt 200 000 M.

Westfälische Transport-A.-G., Dortmund. Für 1914 wurden 253 465 M Abschreibungen vorgenommen und 19 898 M Gewinnsaldo neu vorgetragen.

Winschermann & Cie., G. m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Gegründet am 9. Dezember 1913 mit 300 000 M Stammkapital. Geschäftsführer M. Gans und W. v. Kamp, jeder allein vertretungsberechtigt. Prokuristen W. H. Bürgers, K. Nußbaum und W. Schürmann.

Winschermann & Cie., G. m. b. H., Mülheim-Ruhr. Gegründet am 9. Dezember 1913 mit 20 000 M Stammkapital. Geschäftsführer M. Gans und W. v. Kamp.

Ziegel-Transport-A.-G., Berlin. Der Verlustvortrag von 546 332 M aus 1913 hat sich auf 604 835 M für Ende 1914 erhöht.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a. D. 30 713. **Schlepphaken für Schiffe.** Hugo Dehmel, Altona, u. Alfred Schurz, Hamburg. 16. 4. 14.

Klasse 65a. B. 78 562. **Verbrennungskraftmaschine für Unterseeboote, die außer dem Propeller eine Dynamomaschine zum Laden der Sammlerbatterie antreibt und bei der die Hilfspumpen durch die Elektromotoren angetrieben werden.** Albert Bie, Arendal, Norwegen; Vertr.: A. du Bois-Reymond, Max Wagner, G. Lemke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 19. 11. 14.

Klasse 65a. V. 13 068. **Anordnung von Wärme aufnehmenden Behältern oder Körpern bei Wärmespeichern, Dampfkesseln usw. von Unterseebooten.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 24. 4. 15.

Klasse 65a. 631 190. **Aus einer durch Ringe versteiften, harmonikaartig ausziehbaren Segeltuchhülle bestehenden Rettungsboje.** Wilhelm Heinrich, Geestemünde, u. Friedrich Holm, Lehe bei Geestemünde. 18. 5. 15. H. 69 535.

Klasse 65a. 631 405. **Rettungskasten.** Fritz Block & Co., Breslau. 25. 5. 15. B. 72 723.

Klasse 65a. 631 433. **Einrichtung an Schiffen zum Fangen der Mannschaft feindlicher Wasserfahrzeuge.** Rudolf Lenz, Oberhausen, Rhld. 21. 5. 15. L. 36 699.

Klasse 65a. 285 928. **Freitragbares Tauchgerät;** Zus. z. Pat. 271 829; Drägerwerk, Heinr. u. Bernh. Dräger, Lübeck. 4. 11. 13. D. 29 801.

Klasse 65a. H. 67 437. **Aus Kolbenmaschinen und umlaufenden Kraftmaschinen bestehende, auf eine und dieselbe Schraubenwelle wirkende Schiffsmaschinenanlage, insbesondere für Unterseebote.** Dipl.-Ing. Max Hofmann, Danzig, Kaiserliche Werft. 1. 10. 14.

Klasse 65a. St. 17 374. **Umsteuerschieber für hydraulische Schotterschließvorrichtungen mit umschaltbaren Druck- und Abwasserrohren für jede Tür.** J. Stone & Company Limited, Deptford, Kent, England; Vertr.: Dr. G. Döllner, M. Seiler u. E. Maemecke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 1. 6. 12.

Klasse 65a. K. 57 774. **Unterseeboot.** Fried. Krupp, Akt.-Ges., Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 7. 2. 14.

Klasse 65a. S. 37 822. **Vorrichtung zum Schleppen von Schiffen unter Verwendung einer im Wasserlauf verlegten biegsamen Fahrschiene.** Siemens-Schuckertwerke, G. m. b. H., Siemensstadt bei Berlin. 13. 12. 12.

Klasse 65a. R. 39 376. **Feuermelder, bestehend aus von den zu kontrollierenden Räumen nach Gehäusen führenden Röhren, durch welche Luft und gegebenenfalls Rauch abgesaugt wird.** William Rich, New-York; Vertr.: A. du Bois-Reymond, Max Wagner u. G. Lemke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 3. 12. 13.

Klasse 65a. T. 19 784. **Gleitboot mit um querschiffs gerichtete Achsen schwingbaren Gleittragflächen.** Otto Trinks, Berlin-Marienfelde, Straße 16. 19. 5. 14.

Klasse 65b. S. 38 821. **Einrichtung zur Erzeugung eines Gasdampfluftgemisches für Torpedomotoren.** Société Anonyme des Etablissements Delaunay-Belleville, St. Denis, Seine, Frankr.; Vertr.: E. Lamberts, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 18. 4. 13.

Klasse 65c. 631 406. **Zusammenlegbares Ruder.** Fritz Block & Co., Breslau. 25. 5. 15. B. 72 722.

Klasse 65c. Sch. 47 146. **Mit der Lafette verbundener Schutzschild für hinter einer Panzerung stehende schwenkbare Schiffsgeschütze.** Schneider & Cie., Paris u. Le Creusot; Vertr.: Pat.-Anwälte Dr. R. Wirth, Dipl.-Ing. Weihe, Dr. H. Weil, Frankfurt a. M., u. W. Dame, Berlin SW 68. 25. 5. 14.

Klasse 65d. V. 11 578. **Selbsttätige Seemine.** Vickers Limited, Westminster, Engl.; Vertr.: O. Siedentopf und Dipl.-Ing. W. Fritze, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 12. 4. 13.

Priorität aus der Anmeldung in Italien vom 22. 2. 13 anerkannt.

Klasse 65d. W. 43 100. **An seinem hinteren Ende mit Schraubenflächen versehenes Fallgeschoß für Luftfahrzeuge zum Angriff auf fahrende Schiffe.** Robert Woerner, Berlin-Johannisthal, Waldstr. 11. 17. 12. 12.

Klasse 65d. E. 17 308. **Sich selbsttätig auf eine bestimmte Wassertiefe verankernde Seemine mit Anker und Lot.** Giovanni Emanuele Elia, Paris; Vertr.: Otto Siedentopf, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 5. 9. 11.

Klasse 65d. K. 60 252. **Minenräumer für Doppelminen.** Dr. Paul Kaehler, Flensburg, Rathausstr. 9. 2. 2. 15.

Klasse 65d. Sch. 47 592. **Seemine gegen Unterseeboote;** Zus. z. Anm. Sch. 44 645. Richard Schmidt, Kiel, Adolfstr. 27/9. 16. 7. 14.

Klasse 65d. Sch. 45 725. **Seemine gegen Unterseeboote;** Zus. z. Anm. Sch. 44 645. Richard Schmidt, Kiel, Adolfstr. 29. 27. 12. 13.

Klasse 65d. R. 37 987. **Patrone zum Entzünden langsam brennender Brandsätze.** Arthur Richau, Kiel, Feldstr. 44. 19. 5. 13.

Klasse 65d. R. 39 965. **Patrone;** Zus. z. Anm. R. 37 987. Arthur Richau, Kiel, Feldstr. 44. 18. 2. 14.

Klasse 65d. H. 66 531. **Einrichtung zur Ermöglichung des Wiederauffindens verloren gegangener Torpedos u. dgl.** Iwer Hausen, Kiel, Holtenauer Str. 145. 23. 5. 14.

Klasse 65d. R. 38 424. **Zündvorrichtung für Seeminen und Torpedos.** Auguste Rateau, Paris; Vertr.: Dipl.-Ing. W. Riese, Pat.-Anw., Charlottenburg. 22. 7. 13.

Klasse 65d. A. 18 463. **Vorrichtung zum Fördern des Brennstoffes in die Verbrennungskammer von Verbrennungsmotoren.** Sir W. G. Armstrong, Whitwort & Co. Limited, Newcastle-on-Tyne, Northumberland, Engl.; Vertr.: A. du Bois-Reymond, Max Wagner u. G. Lemke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 4. 3. 10.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a. 286 299. **Druckminderventil, insbesondere für freitragbare Taucheratmungsapparate.** Drägerwerk, Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 15. 11. 13. D. 29 859.

Klasse 65a. 286 426. **Unterwasserschiffsform mit durch Ausbuchtungen der Spanten seitlich begrenzten Aushöhlungen am Boden für Schiffe mit drei oder mehr Propellern.** Baron Lothar v. Köppen, Potsdam, Palasthotel. 14. 7. 12. K. 51 990.

Klasse 65a. 286 875. **Steuerruder für Schraubenschiffe.** Oswald Flamm, Nikolassee. 11. 7. 13. F. 36 846.

Klasse 65a. 286 659. **Einrichtung an Steuerrudern zur Befestigung von Notsteuerreeps.** John Ritter, Hamburg, Winterhuderweg 3c. 11. 3. 14. R. 40 143.

Klasse 65a. 286 682. **Stockloser Schiffsanker.** Westfälische Stahlwerke, Bochum. 4. 6. 14. W. 45 265.

Klasse 65a. 286 713. **Selbsttätig wirkendes Dampfabsperrventil für Dampfsteuerapparate mit Wechselschieber.** Wilh. Jalas, Hamburg, Gluckstraße 26. 8. 4. 13. J. 15 609.

Klasse 65a. 286 714. **Boje zum Anzeigen der Lage gesunkener Unterseeboote.** Willi Klinke, Braunschweig, Geysostr. 15. 7. 6. 13. K. 55 132.

Klasse 65d. 284 868. **Als Doppelmine wirkende Seemine.** Richard Schmidt, Kiel, Adolfstraße 29. 29. 11. 13. Sch. 45 461.

Klasse 65f. 285 766. **Schiffskörper.** Technisches Bureau Martin Hönnicke, G. m. b. H., Bremen. 20. 6. 13. T. 18 644.

Klasse 65f. 286 715. **Bootskörper (Schiffskörper).** Wilhelm Struck, Berlin-Stralau, Tunnelstr. 36—37. 11. 9. 13. St. 18 901.

Klasse 84a. 285 132. **Verfahren zum Auflockern und Aufwühlen der Sohle von Flüssen, Häfen u. dgl. mittels einer Lockervorrichtung.** Jan Volker, Tzn, Heemstede, Niederlande; Vertr.: Dipl.-Ing. L. Glaser u. E. Peitz, Pat.-Anwälte, Berlin SW 68. 22. 2. 13. V. 11 499.

Klasse 84a. 285 451. **Aus einem räumlichen Fachwerk gebildetes, sektorartiges Klappenwehr.** Eisenwerk-Akt-Ges. Boßhard & Cie., Näfels, Schweiz Vertr.: Emil Wolf, Pat.-Anw., Berlin S 42. 16. 11. 12. E. 18 634.

Klasse 84a. 285 484. **Bollwerk in Eisenbeton.** Hans Peter Christian Denver, Aalborg, Dänemark; Vertr.: Ferdinand Fritz, Weißenfels a. S. 1. 3. 13. D. 28 453.

Klasse 84b. 285 452. **Senkrechtes Schiffshebewerk.** Deutsche Maschinenfabrik A.-G., Duisburg. 2. 3. 12. S. 35 772.

Klasse 84c. 285 485. **Vortreibrohr für Betonpfähle; Zus. z. Pat. 282 605.** The Simplex Concrete Piling Company, Washington, V. St. A.; Vertr.: Dipl.-Ing. C. Fehlert, G. Loubier, F. Harmsen, A. Büttner u. E. Meißner, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 13. 2. 13. S. 39 413.

Klasse 84c. 285 570. **Raumbagger zur Herstellung von ummantelten Baugruben und Brunnenschächten.** Karl Borschutzky, Horrem b. Köln. 11. 4. 13. B. 71 415.

Klasse 84c. 285 662. **Verbundpfahl aus Holz und Eisen.** Fa. Ludwig Lange, Wilhelmshaven. 17. 4. 13. L. 36 468.

Klasse 84c. 286 333. **Verfahren zur Herstellung von Betonpfählen im Erdreich mittels Bohrrohren und Preßluft.** August Wolfsholz Preßzementbau G. m. b. H., Berlin. 1. 4. 13. W. 41 910.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:

Klasse 65a. 170 165. 183 383. 259 936. 279 287.
Klasse 65a. 194 222. 195 950. 196 413. 217 733.
Klasse 65a. 196 269, 232 551.
Klasse 65b. 200 770, 231 382, 269 365.
Klasse 65b. 275 919.
Klasse 65d. 191 767, 195 978, 255 967.
Klasse 65d. 261 386.
Klasse 65f. 263 738, 275 372, 279 850.
Klasse 84a. 201 270. 246 954. 250 152.
Klasse 84a. 275 923.
Klasse 84c. 259 992.
Klasse 84c. 243 682, 254 115, 256 558, 254 543, 237 391, 257 805, 268 710.
Klasse 84d. 235 125.
Klasse 84e. 257 518.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 632 646. **Einrichtung zum Zuwasserlassen und Aufholen von Rettungsbooten und Menschen.** F. Aug. Müller u. F. H. A. Alfred Schmidt, Hamburg, Meißnerstraße 32. 18. 6. 15. M. 53 673.

Klasse 65a. 632 979. **Anzug aus wasserdichtem Stoff als Wärmeschutz- und Rettungsanzug aus Seenot.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. v. Bremen & Co., m. b. H., Kiel. 8. 2. 15. H. 68 894.

Klasse 65a. 633 021. **Vorrichtung an Taucheranzügen zur Erreichung eines fortgesetzten Ausgleiches des Luftdruckes im Anzug.** Drägerwerk, Heinr. und Bernh. Dräger, Lübeck. 22. 1. 12. D. 21 822.

Klasse 65a. 633 289. **Schwimmanzug.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. v. Bremen & Co., m. b. H., Kiel. 29. 4. 15. H. 69 432.

Klasse 65a. 633 381. **Frei tragbares Tauchgerät.** Drägerwerk, Heinr. und Bernh. Dräger, Lübeck. 3. 11. 13. D. 26 085.

Klasse 65a. 633 385. **Schiffssteuerungsantrieb.** Adam Distel, Duisburg-Ruhrort, Amtsgerichtsstr. 25. 11. 5. 14. D. 27 389.

Klasse 65a. 632 432. **Stockloser Anker mit bogenförmigen Ankerarmen.** Wilhelm Fritz, Magdeburg, Hallesche Str. 27. 12. 6. 15. F. 33 231.

Klasse 65c. 629 457. **Boot mit Schneckenantrieb.** Emil Schaulin, Zell i. W. 5. 9. 13. Sch. 49 628.

Klasse 65d. 628 894. **Bremsvorrichtung für die Ankertautrommel von Seeminen.** Bohn & Kähler, Kiel. 5. 11. 13. B. 66 352.

Klasse 65f. 629 453. **Schiffsdampfturbinenanlage mit einem oder mehreren Getrieben.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 7. 6. 13. V. 11 374.

Klasse 65f. 629 455. **Gegenseitige Verblockung von Schiffsmaschinen mit zwischengeschalteten Flüssigkeitsgetrieben.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin Akt.-Ges., Hamburg. 15. 8. 13. V. 11 577.

Klasse 84a. 633 606. **Untrennbar verbundener Betonschutzplattenbelag.** Conrad Müller, Döbeln. 6. 7. 15. M. 53 740.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 508 063. **Spillkopfwinde usw.** J. A. Eßberger, Berlin-Schöneberg, Münchener Straße 18. 24. 4. 12. E. 17 284. 27. 3. 15.

Klasse 65a. 509 473. **Rettungsgürtel usw.** Baltische Korkenfabrik Eugen Pfotenhauer & Co., Kiel. 4. 5. 12. C. 9453. 31. 3. 15.

Klasse 65a. 534 869. **Luftauslaßventil für Tauchgeräte.** Armaturen- und Maschinenfabrik „Westfalia", Akt.-Ges., Gelsenkirchen. 24. 4. 12. A. 18 383. 23. 4. 15.

Klasse 65a. 509 282. **Schwimmgürtel.** Walter Hartung, Altenburg, S.-A., Poschwitzer Straße 4. 26. 4. 12. H. 55 847. 21. 4. 15.

Klasse 65a. 551 556. **Transportschiff für Unterseeboote.** Fried. Krupp, Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 17. 5. 12. K. 53 242. 3. 5. 15.

Klasse 65a. 633 021. **Vorrichtung an Taucheranzügen zur Erreichung eines fortgesetzten Ausgleichs des Luftdruckes im Anzug.** Drägerwerk, Heinr. und Bernh. Dräger, Lübeck. 22. 1. 12. D. 21 822. 28. 6. 15.

Klasse 65a. 593 872. **Bootaussetzvorrichtung.** Patrick Ramsay Arnott, Westcliff-on-Sea; Vertr.: F. Meffert und Dr. L. Sell, Pat.-Anwälte, Berlin SW 68. 21. 6. 12. A. 18 719. 8. 6. 15.

Klasse 65a. 614 191. **Taucherhelm mit Schalldämpfer.** Armaturen- und Maschinenfabrik „Westfalia" A.-G., Gelsenkirchen. 11. 6. 12. A. 18 635. 5. 6. 15.

Klasse 84c. 573 686. **Walzprofil zur Herstellung von Spundwänden.** Mathias Schiffler, Aachen, Stefanstraße 10. 13. 8. 12. Sch. 49 974. 21. 6. 15.

Klasse 84c. 573 913. **Walzprofil zur Herstellung von Spundwänden.** Mathias Schiffler, Aachen, Stefanstraße 10. 13. 8. 12. Sch. 45 153. 21. 6. 15.

Klasse 84c. 506 040. **Hand-Pflasterramme usw.** Fa. W. Griese, Hamburg. 2. 4. 12. G. 30 098. 18. 3. 15.

Bücherbesprechungen

Jahrbuch 1914/15 des Norddeutschen Lloyd, Bremen.

Auch im Kriegsjahre hat der Norddeutsche Lloyd in der gewohnten vornehmen Ausstattung, wenn auch in etwas kleinerem Umfange, sein Jahrbuch herausgegeben, dem er diesmal den Untertitel „Der Krieg und die Seeschiffahrt, unter besonderer Berücksichtigung des Norddeutschen Lloyd" verliehen hat. — Das Buch enthält in seinem ersten Teil zunächst einen interessanten Artikel über die Entwicklung des Seekriegsrechts, dann einige statistische Daten und wendet sich in seinem zweiten Teile im besonderen der Lage und Betätigung des Norddeutschen Lloyd in der Kriegszeit zu. Dieser Teil beginnt mit einer den auf dem Felde der Ehre gefallenen oder mit dem Eisernen Kreuz geschmückten Angestellten des Norddeutschen Lloyd gewidmeten Ehrentafel, unter ihnen der am 22. Oktober 1914 als Führer einer Kompagnie des Infanterieregiments Nr. 212 bei Bixschoote gefallene Direktor der Passageabteilung Julius Föhr, der allen, die diesen ausgezeichneten Menschen gekannt haben, in unverlöschlicher Erinnerung bleiben wird.

Der Inhalt des Buches beschäftigt sich des weiteren mit der Lage des Norddeutschen Lloyd in den Kriegen 1866 und 1870/71, seiner Betätigung in dem jetzigen Kriege, seinen Leistungen für die Verwundetenpflege, Kriegsfürsorge usw. Namentlich die Abbildungen zeigen, wie sehr die Schiffe und sonstigen Einrichtungen des Lloyd den Verwundeten zugute kommen.

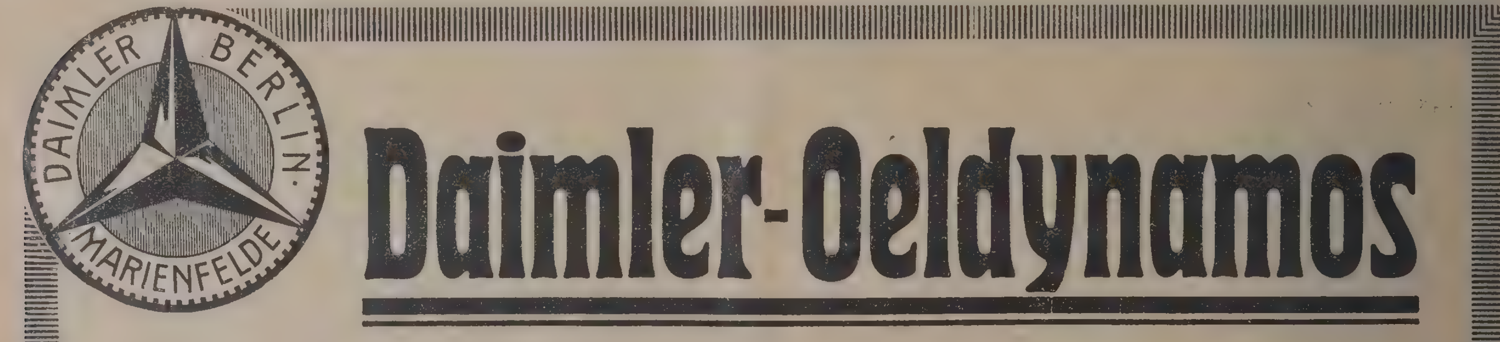
Möge ein baldiger siegreicher Friede auch dem Norddeutschen Lloyd Gelegenheit geben, seine gewöhnliche Tätigkeit zum Segen unseres Wirtschaftslebens wieder aufnehmen zu können.

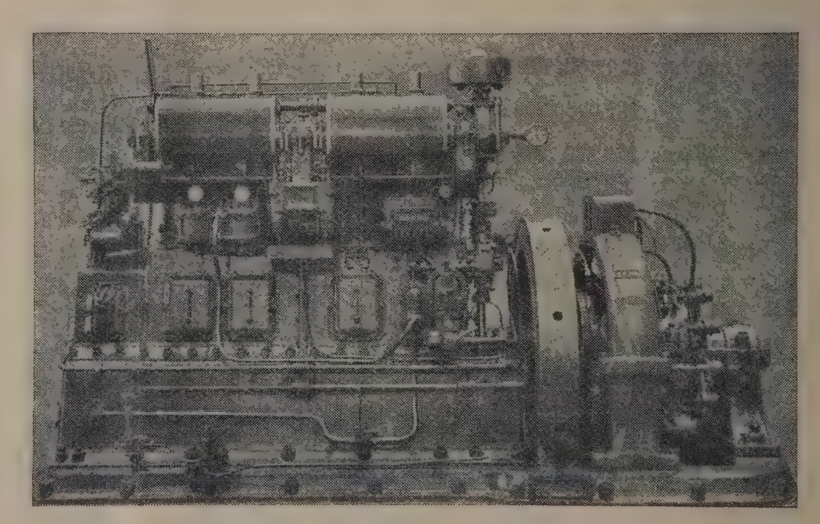
Dr. G.

Verwaltungsbericht der Elbschiffahrtsberufs-Genossenschaft für das Jahr 1914. Der soeben mit der Unterschrift des Vorsitzenden der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft, Herrn Kgl. Kommerzienrat Tonne-Magdeburg, erschienene Bericht ist insofern besonders interessant, als er die Lage der Berufsgenossenschaft während der ersten Kriegsmonate umfaßt. Infolge der Einberufung zahlreicher Mannschaften und wohl auch infolge der geringeren Beschäftigung der Binnenschiffahrt im Kriege sind die anrechnungsfähigen Löhne von 27 149 749 M im Vorjahre auf 22 835 713 M im Berichtsjahre, also um 4 314 036 M, heruntergegangen. Wenn auch aus denselben Gründen durch etwas geringere Entschädigungen und sonstige Ersparnisse die Umlage um über 100 000 M ermäßigt werden konnte, so ergab sich doch eine geringere Erhöhung der Beiträge auf die Einheit berechnet. Die Gesamtzahl der versicherten Betriebe belief sich auf 5477, die Gesamtzahl der Versicherten auf 21 445 und die Zahl der 1914 erstmalig entschädigten Unfälle auf 322. An Entschädigungen wurden insgesamt geleistet 616 797,97 M. Von den versicherungspflichtigen Betrieben ist durch den Krieg besonders die Ewerführerei infolge des Stilliegens des Hamburger Schiffsverkehrs arg betroffen worden. — Wie in der „Zeitschrift für Binnenschiffahrt" bereits berichtet, ist am 4. Oktober 1914 der Verwaltungsdirektor der Elbschiffahrtsberufs-Genossenschaft, Herr Joh. Borchardt, gestorben.

Der Bericht zeigt im übrigen, daß wie im gesamten deutschen Wirtschaftsleben, so auch in der sozialpolitisch so bedeutsamen, den Berufsgenossenschaften obliegenden Arbeiterunfallversicherung im Kriege in zielbewußter und gegenüber dem Frieden unveränderter Art und Weise gearbeitet wird. Dr. G.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verpflichtung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.





Daimler-Oeldynamo für 40 KW Leistung

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXII. Jahrgang 1915
Heft 17/18
September

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe ***Charlottenburg, Kantstrasse 140,*** zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

Zeichnet die dritte Kriegsanleihe!

Abermals ergeht an das gesamte deutsche Volk die Aufforderung:

Schafft die Mittel herbei, deren das Vaterland zur weiteren Kriegführung notwendig bedarf!

Seit mehr als Jahresfrist steht Deutschland einer Welt von Feinden gegenüber, die ihm an Zahl weit überlegen sind und sich seine Vernichtung zum Ziel gesetzt haben. Gewaltige Waffentaten unseres Heeres und unserer Flotte, großartige wirtschaftliche Leistungen kennzeichnen das abgelaufene Kriegsjahr und geben Gewähr für einen günstigen Ausgang des Weltkrieges, den in Deutschland niemand gewünscht hat, auf dessen Entfesselung aber die Politik unserer heutigen Gegner seit Jahren zielbewußt hingearbeitet hat. Aber noch liegt Schweres vor uns, noch gilt es, alles einzusetzen, weil alles auf dem Spiele steht. Täglich und stündlich wagen unsere Brüder und Söhne draußen im Felde ihr Leben im Kampfe für das Vaterland. Jetzt sollen die Daheimgebliebenen neue Geldmittel herbeischaffen, damit unsere Helden draußen mit den zum Leben und Kämpfen notwendigen Dingen ausgestattet werden können. Ehrensache ist es für jeden, dem Vaterlande in dieser großen, über die Zukunft des deutschen Volkes entscheidenden Zeit mit allen Kräften zu dienen und zu helfen. Und wer dem Rufe Folge leistet und die Kriegsanleihe zeichnet, bringt nicht einmal ein Opfer, sondern wahrt zugleich sein eigenes Interesse, indem er Wertpapiere von hervorragender Sicherheit und glänzender Verzinsung erwirbt.

Darum zeichnet die Kriegsanleihe! Zeichnet selbst und helft die Gleichgültigen aufrütteln! Auf jede, auch die kleinste Zeichnung kommt es an. Jeder muss nach seinem besten Können und Vermögen dazu beitragen, dass das grosse Werk gelingt. Von den beiden ersten Kriegsanleihen hat man mit Recht gesagt, daß sie gewonnene Schlachten bedeuten. Auch das Ergebnis der laut heutiger Bekanntmachung des Reichsbank-Direktoriums zur Zeichnung aufgelegten dritten Kriegsanleihe muss sich wieder zu einem großen entscheidenden Siege gestalten!

Die Rechtsverhältnisse der Binnenschiffahrt unter dem Einfluß des Krieges

Von Gerichtsassessor Dr. Eckstein, Berlin

I. Der Ausbruch des Krieges mußte zu einer Erschütterung unseres Wirtschafts- und Rechtslebens führen, wie sie einzig dasteht. Sämtliche Rechtsverhältnisse waren eingegangen unter normalen Verhältnissen; nur in wenigen war Vorsorge getroffen für den Eintritt ungewöhnlicher Ereignisse, und die Rechtsprechung stand vor einer Fülle von Schwierigkeiten, die laufenden Rechtsverhältnisse unter diesen veränderten Umständen richtig zu beurteilen und sich davor zu hüten, durch eine Buchstabenjurisprudenz, die den wirtschaftlichen Hintergrund aller Rechtsverhältnisse unbeachtet läßt, von den Grundsätzen der natürlichen Gerechtigkeit abzuweichen, andererseits aber auch davor, durch eine zu weitgehende Berücksichtigung nur der wirtschaftlichen Interessen im einzelnen Fall, durch eine Mitleidsrechtsprechung sich über das Gesetz hinwegzusetzen und die Rechtssicherheit aufzuheben.

Nachdem nun über ein Jahr seit Kriegsausbruch verflossen ist, haben sich die Wogen geglättet. Die vor dem Kriege eingegangenen Rechtsverhältnisse sind überwiegend abgewickelt, die jetzt bestehenden sind meist nach Ausbruch des Krieges eingegangen, von vornherein also auch unter den Voraussetzungen der unvorhersehbaren Zufälle des Krieges.

Das Interesse an der Lösung der durch den Krieg praktisch gewordenen Rechtsfragen ist aber darum nicht erloschen. Es schwebt eine Reihe von Streitigkeiten, teils sogar schon vor dem Gericht, die einer friedlichen Lösung zugeführt werden sollen, neue Konflikte können entstehen, Rechtsanschauungen, die zu An-

fang des Krieges verbreitet waren, sind zu berichtigen, teils sind sie durch die Rechtsprechung überwunden; schließlich ist es auch wohl Zeit, die Rechtsfragen zu prüfen, die mit dem Friedensschluß für die Binnenschiffahrt verbunden sein können, um späteren Rechtsstreitigkeiten vorzubeugen.

Ein Grundsatz beherrscht das gesamte Vertragsrecht: Der Krieg löst keine Verträge; aber so zweifellos dieser Satz auch ist, die mittelbare Einwirkung des Krieges führt zu höchst zweifelhaften Fragen. Der Krieg löst keinen Vertrag, wohl aber löst ihn vertragliche Vereinbarung und Unmöglichkeit der Leistung, und das sind zwei Gesichtspunkte von denkbar weittragendster Bedeutung.

II. Vertraglich wird der Vertrag gelöst, wenn er eine Rücktrittsklausel enthält, meist in Form der Höheren-Gewalt-Klausel oder auch in der Form der Kriegsklausel.

In beiden Fällen muß man davon ausgehen, daß die Parteien bei dem Abschluß des Vertrages gerade die unübersehbaren Wirkungen des Krieges im Auge gehabt haben, die das Transportrecht unter ganz andere Voraussetzungen stellen als im Frieden. Man denkt an die schlimmsten Möglichkeiten, Gebietsbesetzungen durch feindliche Truppen, Zerstörung von Transportwegen, Not an Kohlen, Einziehung von Transportmitteln usw., und dagegen will der Transportunternehmer sich durch die Kriegsklausel schützen.

Nun hat der Krieg die vielleicht unerwartete Folge gehabt, daß die Störungen in ganz kurzer Zeit überwunden sind. Der Traum von dem Stillstand von Industrie und Verkehr ist ein Traum der Feinde geblieben, und wenn es im Verkehr Störungen gibt, dann höchstens durch militärische Transporte, die vielleicht einmal eine Eisenbahnlinie in Anspruch nehmen und für den sonstigen Verkehr sperren; die Wasserstraßen sind im großen ganzen verschont geblieben. Auch die Einziehung von Transportmitteln hat zu größeren, aber auch nicht einmal unüberwindlichen Störungen nur im Landtransportverkehr geführt; im Schiffahrtsverkehr kam überwiegend nur die Einziehung von Menschen in Frage, für die man aber auch teilweisen, wenn auch vielfach minderwertigeren Ersatz gefunden hat.

Jedenfalls: Eine Störung durch den Krieg, wie es durch sonstige Einwirkungen höherer Gewalt denkbar ist, ist nicht erfolgt, und wenn man, was wohl den Interessen der Parteien entspricht, die Kriegsklausel dahin auslegt, daß der Transportunternehmer ein Leistungsverweigerungsrecht haben soll, falls durch den Krieg der Transport ungewöhnlich erschwert oder verteuert wird, so wird man die Zulässigkeit des Rücktritts nur wegen des Krieges auf Grund der Kriegsklausel für fraglich halten müssen. Die Rechtsprechung scheint allerdings mehr zu einer wörtlichen Auslegung der Kriegsklausel zu neigen.

Nicht anders ist es mit der Höheren-Gewalt-Klausel, die meist durch Beispiel ergänzt wird (höhere Gewalt, insbesondere Streik, Eisgang, Aufruhr, Krieg usw.). Hier dürfte es sogar zweifellos sein, daß nur wirkliche höhere Gewalt die von den Parteien vorgesehenen Wirkungen hat, Aufruhr, Krieg also nur dann, wenn sie wirklich als höhere Gewalt hinsichtlich der Einwirkungen auf den Transportverkehr anzusehen sind, nicht aber, daß Streik, Aufruhr, Krieg usw. stets als Fälle der höheren Gewalt zu gelten haben, auch wenn sie an sich nicht als höhere Gewalt anzusehen wären.

III. Bewegten wir uns hier nur innerhalb des Gebietes der Vertragsauslegung, so führt die zweite wichtige Frage, die der Unmöglichkeit der Leistung, mehr in die Tiefe der theoretischen Jurisprudenz.

Das Gesetz sagt nur so viel, daß der Schuldner von der Verpflichtung zur Leistung frei wird, wenn die Leistung durch einen von ihm nicht zu vertretenden Umstand unmöglich wird, daß er dann aber auch den Anspruch auf die Gegenleistung verliert.

Es sind Fälle vorgekommen, in denen diese Bestimmung unmittelbar zur Anwendung kam, in denen die Schiffahrt eingestellt war, weil das Land von feindlichen Truppen besetzt war oder weil der Stillstand der Schiffahrt im Interesse der Landesverteidigung, des Festungsbaues usw. gelegen haben mag. Dabei ist es auch zu höchst verwickelten Rechtsfragen gekommen, wenn die Unmöglichkeit nur eine zeitweilige war und es dann darauf ankam, ob eine Leistung zu einer anderen als zu der bedungenen Zeit dieselbe Leistung ist, zu der der Transportunternehmer verpflichtet bleibt, oder eine Ersatzleistung, die er je nach den Umständen nicht zu erfüllen braucht, oder wenn nur ein Teil eines Transportweges gesperrt ist, ob der Unternehmer zur Benutzung eines anderen Weges zur Umgehung des Hindernisses verpflichtet ist; ferner die dadurch entstehenden Rechtsfragen, daß ein Transport teilweise stockt und infolgedessen einer der Transportunternehmer nicht mehr auf die Güter warten oder sie nicht mehr rechtzeitig befördern kann, so daß sie ihr Ziel nicht erreichen (Liegepflicht, Ueberliegepflicht, Distanzfracht usw.). Alle diese Rechtsfragen hier aufzuführen, würde zu weit führen; der Hinweis mag genügen.

Diese Rechtsfragen sind dabei noch die weniger schwierigen. Die Hauptschwierigkeit liegt darin, die Fälle der Leistungserschwerung zu beurteilen. Ein Transport wird nicht schlechthin unmöglich, aber er läßt sich nur durch Benutzung längerer oder teurerer Wege ausführen. Für das Speditionsrecht ist das von besonderer Wichtigkeit, wenn es sich darum handelt, an Stelle des Wasserweges den Landweg zu benutzen oder an Stelle des kurzen Landweges den weiten Wasserweg. Solange es möglich ist, die Güter ihrem Bestimmungsort zuzuführen, und der Transportweg nicht so festgelegt ist, daß sich die Leistungspflicht auf diesen Weg erstreckt und beschränkt, so lange kann man diese Fälle nicht einfach als Unmöglichkeit der Leistung ansehen, und noch viel weniger wäre dies zulässig, wenn sich etwa nur die Kosten des Transportes wesentlich erhöhen (Aushilfspersonal muß zu erhöhtem Lohn gedungen werden, die Nachtschiffahrt ist verboten, und es muß, um nicht in Leistungsverzug zu kommen, die Hilfe eines Schleppers in Anspruch genommen werden, usw. usw.).

Solche Fälle haben schon früher der Rechtsprechung große Schwierigkeiten gemacht, und man hat versucht, einer unerträglichen Buchstabenjurisprudenz dadurch zu entgehen, daß man den Begriff der Unmöglichkeit der Leistung sehr weit faßte und eine juristische Unmöglichkeit der natürlichen, absoluten Unmöglichkeit gegenüberstellte.

Aber das war nur ein Notbehelf für die äußersten Fälle; die gewöhnliche Leistungserschwerung kann auch nicht von dem Begriff der juristischen Unmöglichkeit getroffen werden, und die Rechtwissenschaft hat versucht, die Lösung dieser Frage durch eine mehr freirechtliche Methode zu finden, und hat eine Lücke im Gesetz angenommen, die nach dem Geist des Gesetzes auszufüllen ist, und hat im Falle der Leistungserschwerung ein Recht zur Leistungsverweigerung herzuleiten versucht, das nur dann fortfällt, wenn sich der Gläubiger zum Ersatz der Mehrkosten erbietet.

Die Rechtsprechung hat sich diesem Gedankengange gegenüber bisher ablehnend verhalten und meint, daß ohne eine Gesetzesänderung das Gericht nicht befugt ist, den Schuldner wegen Leistungserschwerung von der Leistungspflicht zu entbinden. Nur die übermäßige Leistungserschwerung, die als Unerschwinglichkeit der Leistung angesehen werden kann, macht nach der herrschenden Rechtsprechung den Vertrag hinfällig, und die Grenze zwischen der Leistungserschwerung und Leistungsunerschwinglichkeit (Leistungsunmöglichkeit) scheint dort angenommen zu werden, wo die Leistung nur mit dem doppelten Aufwand an Kräften, Kosten usw. ausführbar ist (die mir bekannten Fälle gehören jedoch dem Gebiet der Warenproduktion an, eine Verallgemeinerung ist daher nicht unbedenklich).

Nicht ohne Interesse dürfte es sein, daß die Laien-Rechtsprechung, insbesondere die der Schiedsgerichte, diesen freirechtlichen Ideen sich zugänglicher gezeigt und Schuldner wegen Leistungserschwerung, obwohl sie die Grenze der Leistungsunmöglichkeit noch nicht erreicht, trotzdem von der Verpflichtung zur Leistung entbunden hat.

IV. Wie es nicht anders zu erwarten war, mußte die Einberufung von Angestellten auch im Transportgewerbe zu Schwierigkeiten führen hinsichtlich der Frage der Wirkung auf die Dienstverhältnisse. Dürfen Angestelltenverträge wegen Einberufung fristlos gekündigt werden? Bleiben langjährige Dienstverhältnisse auf jeden Fall in Kraft? Welche Wirkung hat eine fristlose Kündigung auf den Gehaltsanspruch?

Für das Transportgewerbe kommen die Vorschriften über Handlungsgehilfen, über gewerbliche Angestellte sowie über Schiffspersonal in Frage. Von den niederen Angestellten abgesehen sind in allen Fällen vom Gesetz fristlose Kündigungen vorgesehen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt, „insbesondere wenn der Angestellte durch anhaltende Krankheit . . . oder Abwesenheit an der Verrichtung seiner Dienstpflicht verhindert wird . . . In diesem Falle bleibt der Anspruch auf die vertragsmäßige Leistung des Arbeitgebers für die Dauer von sechs Wochen in Kraft, wenn die Verrichtung der Dienste durch unverschuldetes Unglück verhindert worden ist (§ 20 Binnenschiffahrtsgesetz, § 133b, 133c GewO. und ganz ähnlich § 63 HGB.). Die Behinderung des Angestellten, nicht dagegen der Krieg als solcher, ist daher wohl stets als wichtiger Kündigungsgrund anzusehen.

Ist Einberufung zum Heeresdienst als unverschuldetes Unglück und als Abwesenheit im Sinne dieser Bestimmungen anzusehen? Die Frage ist höchst zweifelhaft; ich möchte sie bejahen und dem Angestellten das Gehalt auf sechs Wochen zusprechen. Die Rechtsprechung ist geteilt, neigt aber wohl weit überwiegend zum gegenteiligen Standpunkt, daß die gesetzlichen Bestimmungen zugeschnitten sind auf die Fälle des eigentlichen Unglücks, nicht aber auf sonstige Behinderungen, und daß es hinsichtlich der Einberufung bei den gewöhnlichen Grundsätzen über Unmöglichkeit der Leistung (also Fortfall des Gehalts als Gegenleistung) und über die Wirkungen der fristlosen Kündigung (Aufhebung des Dienstverhältnisses mit sofortiger Wirkung) bleibt.

Langfristige Dienstverträge können meines Erachtens nicht fristlos gekündigt werden (wenn nicht etwa die Kriegslage, wie es gelegentlich in der Industrie vorgekommen ist, die ganzen Verhältnisse für die Dauer verschiebt und aus diesem Grunde ein wichtiger Kündigungsgrund vorliegt). Denn hier liegt nur eine zeitweilige Unmöglichkeit der Leistung vor, nämlich nur für die Dauer der Einberufung. Nur für die

Dauer der Behinderung fällt also die Gegenleistung fort, die in der Regel dann wohl der Vertretung gezahlt wird, und das Dienstverhältnis kann nach dem Kriege von beiden Seiten fortgesetzt werden. Aber auch diese Fälle sind sehr zweifelhaft.

V. Im übrigen bestehen die Hauptwirkungen des Krieges in der Unübersehbarkeit der Verhältnisse, die es unmöglich macht, alles seinen gewohnten Gang gehen zu lassen. Wie schon erwähnt, ist es nichts Seltenes, daß bestimmte Verkehrsstraßen zeitweilig gesperrt oder überlastet und so Transportverzögerungen unvermeidlich sind, oder es kommt vor, daß Absender, Befrachter usw. durch Kriegsbehinderungen die Güter nicht zur Stelle schaffen, daß der Empfänger aus ähnlichen Gründen sie nicht abnehmen kann, daß Güter infolge von Verkehrsverwirrungen leichter verloren gehen oder beschädigt werden. Beschlagnahme von Gütern kommt in Frage, was namentlich für den Lagerhalter von Bedeutung ist, und zahllose andere nichttypische Erscheinungen wären hier zu erwähnen.

Für alle diese Fälle hat das Gesetz Vorsorge getroffen, indem es allgemeine Regeln aufgestellt hat, die besondere gesetzliche Maßregeln für die Einflüsse eines Krieges nicht erforderlich machen. Ob ein Gut durch den Krieg verloren geht oder durch eine zufällige Explosion, ob ein Frachtgut darum nicht abgenommen werden kann, weil der Empfänger infolge plötzlicher Kriegsaufträge über seinen Raum anders verfügen mußte, oder darum, weil seine Räume abgebrannt sind, ob ein Transportweg infolge eines Brückenunglücks gesperrt ist oder infolge von Militärtransporten, ist unerheblich; besondere Kriegs-Rechtsfragen sind hier nicht zu lösen.

Und doch ist auch in Hinsicht auf diese allgemeinen Verhältnisse der Krieg nicht außer Betracht zu lassen.

Es spielt im Transportrecht die Haftung für fremdes Verschulden, für Zufall, für höhere Gewalt, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers, Frachtführers usw. eine große Rolle. Das sind alles Begriffe, die nicht ein für allemal festliegen oder gar gesetzlich festgelegt werden könnten. Für ihre Bestimmung sind allein die Umstände des einzelnen Falles oder die allgemeinen gegenwärtigen Verhältnisse entscheidend. Es können eben heute an den Transportunternehmer unmöglich die Anforderungen gestellt werden, wie sie in Friedenszeiten möglich waren. Wie unendlich hat sich die Arbeit an sich erschwert, wie zahllose gesetzliche inländische und ausländische Bestimmungen müssen berücksichtigt, wie oft muß umdisponiert werden; durch die Hemmungen der Transportwege kommt es leicht vor, daß der Unternehmer seine Transportmittel nicht rechtzeitig zur Verfügung hat, und er muß, will er den Transport nicht in Verzug geraten lassen, vielleicht zu bereits ausrangierten Transportmitteln greifen. An die Fahrtüchtigkeit von Schiffen, die Belastungssicherheit von Wagen usw. können heute nicht die Anforderungen gestellt werden wie früher, und was vielleicht die Hauptsache ist, es muß für bewährtes Menschenmaterial, das zum Heeresdienst eingezogen ist, unbewährtes Aushilfspersonal eingestellt werden.

Es erübrigt sich, die Einzelheiten hier weiter auszuführen. Juristisch ist es von Wichtigkeit, daß der Krieg andere Verhältnisse geschaffen hat, die bei der Beurteilung von Verschulden, Vermeidbarkeit, Sorgfalt, Zufall, höherer Gewalt usw. usw. von größter Bedeutung sind. In allem müssen die Anforderungen heruntergeschraubt werden, und eine gesunde Rechtsprechung wird den Transportunternehmer von manchem Haftungsanspruche befreien, bei dem er im Frieden zweifellos verurteilt würde.

Ein Punkt verdient vielleicht noch besondere Erwähnung! Die überaus strenge gesetzliche Haftung für fremdes Verschulden (Schiffspersonal, Erfüllungsgehilfe usw.) ist im Frieden gerechtfertigt, weil es in der Hand des Transportunternehmers liegt, für die Einstellung nur bewährter Kräfte Sorge zu tragen und durch die gesetzliche Haftung auf ihn ein Druck ausgeübt werden soll. Jetzt im Kriege ist das unmöglich und darum diese Haftung ungerechtfertigt.

Handelt es sich um Verträge, die zu normalen Zeiten eingegangen sind (nicht notwendig vor Kriegsausbruch), so kann man zugunsten des Transportunternehmers annehmen, daß er nicht verpflichtet ist, den Transport auszuführen, wenn ihm bewährtes Material an Menschen fehlt, und daß er den Transport mit unbewährtem Material nur unter der stillschweigenden Voraussetzung ausführen will, daß die Erhöhung des Risikos durch Aushilfsangestellte nicht zu seinen Lasten geht. Für viele, zumal die nach Kriegsausbruch abgeschlossenen Verträge kann man einen stillschweigenden Ausschluß oder eine Beschränkung der Haftung nicht herleiten; man sollte daher durchaus darauf dringen, daß die Haftung für fremdes Verschulden wenigstens bei zukünftigen Transportaufträgen vertraglich eingeschränkt wird.

Nun die Kehrseite: Ist die Haftung des Transportunternehmers dem Wechsel der Verhältnisse entsprechend jetzt im allgemeinen milder zu beurteilen als zu normalen Zeiten, so müssen an seine Zuverlässigkeit in der Ausführung der Aufträge nach anderer Richtung hin erhöhte Ansprüche gestellt werden.

Zu normalen Zeiten lassen sich die Verhältnisse übersehen, und selten nur kommt es vor, daß der Transportunternehmer in die Lage kommt, an Stelle des nicht sofort zu erreichenden Interessenten für diesen Dispositionen zu treffen hat. Jetzt kommen solche Fälle täglich vor; viel häufiger als früher, daß überhaupt plötzlich über Güter, die dem Verderben ausgesetzt sind, die verschleppt sind, die nicht abgenommen werden können usw., zu verfügen ist, viel häufiger als früher, daß Anweisungen der Interessenten nicht schnell genug einzuholen sind oder nicht schnell genug eintreffen.

Jeder Transportvertrag verpflichtet zur allgemeinen Interessenwahrnehmung und beschränkt sich nicht auf die Transportleistung: Inwieweit Nebenleistungen, Auskunfterteilungen, Beratung usw. dazu gehören, ist schon im Frieden streitig — die Frage ist wichtig für die Haftung für Verschulden bei Erfüllung dieser Nebenverpflichtungen — im Kriege muß man jedenfalls diese Pflicht als erweitert ansehen und von dem Transportunterehmer und dessen Vertretern, Schiffer, Frachtführer usw., erwarten, daß er in besonderem Maße mit Initiative, Umsicht, mit Rat und Tat die Angelegenheiten für seinen Auftraggeber erledigt, zu dessen Erledigung dieser selbst nicht in der Lage ist.

Ob ein Verschulden hierbei einen Haftungsanspruch begründet, kann zweifelhaft sein und dürfte wohl eher zu verneinen sein, da es sich um Geschäftsführungen ohne Auftrag handelt, selbst wenn eine allgemeine Pflicht besteht, solche Geschäftsführungen auf sich zu nehmen; jedenfalls würde aber die Unterlassung einer Fürsorge und die bloße Beschränkung auf die Wahrnehmung der im Gesetz gegebenen Rechte als vertragswidrige Interessenverletzung angesehen werden können, die zum Schadenersatz verpflichtet.

VI. Wie kann beim Abschluß von Transport- und anderen Verträgen den besonderen Verhältnissen und ihren Aenderungen durch einen etwaigen Friedenschluß Rechnung getragen werden?

Wenn sich nicht aus den Umständen des einzelnen Falles bestimmte Forderungen ergeben, so gibt es wohl nur die eine Antwort: gar nicht. Niemand hat ein klares Bild von der Zukunft; wir wissen nicht, ob die Gesetzgebung eingreifen wird, um einer Erschütterung des Verkehrs, wie sie bei Kriegsausbruch unvermeidlich war, vorzubeugen; das einzige ist, in den Vertrag eine Generalklausel rebus sic stantibus aufzunehmen, etwa der Art: Wenn sich die Verhältnisse, die bei Vertragsschluß für den Vertrag maßgebend waren, wesentlich ändern, so soll, falls einer der Parteien die weitere Erfüllung des Vertrages ohne angemessene Aenderung der Vertragsbedingungen, insbesondere Erhöhung der Gegenleistung, nicht zugemutet werden kann, diese Partei ein Rücktrittsrecht haben, und um späteren langwierigen Prozessen vorzubeugen, mag die Frage, ob die Aenderung der Verhältnisse den Rücktritt rechtfertigt, der Beurteilung eines unparteiischen Schiedsrichters (juristisch korrekter: Schiedsgutachters) unterstellt werden.

Ein Streitfall in der Binnenschiffahrt

Die Zeitschrift „Handel und Industrie" veröffentlicht in ihrer Nummer vom 14. August folgende beachtenswerte Abhandlung, die, wie wir glauben, auch unsere Leser interessieren wird und die wir deshalb hier wiedergeben:

In den Kreisen der Versicherungsnehmer sind über eine Bestimmung der Warenversicherung noch immer — trotz aller Aufklärungsarbeiten — recht gemischte Ansichten im Schwange. Es handelt sich um die allbekannte Bestimmung, wonach die Schadenregulierung seitens der Versicherungsgesellschaft erfolgen kann: entweder auf Grund des versicherten Wertes oder auf Grund des gemeinen Handelswertes — wie das Handelsgesetz sagt. Der gemeine Handelswert ist der Wert, den die beschädigte Sache am Tage des Schadenvorkommnisses am Abgangsorte hatte oder eine ganz gleichartige Ware. Ist nun dieser gemeine Handelswert höher als der Versicherungsbetrag, so steht der Gesellschaft das Recht zu, den Schaden nach dem Versicherungbetrage zu ermitteln und zu bezahlen. Ist der gemeine Handelswert niedriger, so liquidiert die Gesellschaft den Schaden auf Basis dieses Wertes, nicht der deklarierten Versicherungssumme. Treten Fälle der letzteren Art auf, dann greift sich der Versicherte in die Haare und fragt, wie eine solche Ungerechtigkeit möglich sein soll, erstens in einem Rechtsstaat, zweitens bei dem Umstande, daß die Versicherungsgesellschaft die Prämie auf den Versicherungbetrag kassiert hat. Daß in jeder Police eine das Vorgehen der Gesellschaft rechtfertigende Klausel enthalten ist, die im übrigen nichts weiter besagt, als was das Handelsgesetzbuch für derartige Fälle bestimmt, wollen die Versicherten zuerst nicht wahrnehmen . . . dann stützen sie sich darauf, daß man sie über eine so wichtige Vorschrift uninformiert gelassen habe, was man als einen „Reinfall" qualifizieren könne.

Diese Feststellungen erfahren eine interessante Illustration durch die Nebenumstände, die bei folgendem Geschäftsvorfall mitspielen. Bei einem Transport Gerste auf einer deutschen Binnenwasserstraße ist die Versicherung zum Einstandspreise, das ist 30 M pro Zentner, vorgenommen worden. Der Auftrag ging vom Empfänger der Ware an den Spediteur. Dieser gab auf Grund seiner Generalpolice den Auftrag an die Versiche-

rungsgesellschaft weiter. Leider ging der Schlepper zugrunde. Die Gesellschaft liquidierte den Schaden auf Grund des inzwischen vom Bundesrat festgesetzten Höchstpreises von 24 M. Die Differenz beträgt 3500 M, für die der Warenempfänger den Spediteur haftpflichtig macht, weil dieser es geduldet habe, daß eine Bestimmung in die Generalpolice hineinkomme, die die Rechte der Versicherten schädigt. Was von dieser Argumentation zu halten ist, haben wir ja bereits gesagt. Interessant aber ist ferner, daß der Empfänger dem Spediteur den weiteren Vorwurf macht, er hätte eine Nachversicherung veranlassen müssen, selbst für den Fall, als man das Bestehen der Bestimmung in der Police als allgemein gültig ansehen wolle. Der Spediteur hätte die Pflicht gehabt, die Partei entsprechend aufzuklären. Sei dies unterlassen, dann läge eine Pflichtverletzung vor, die ebenfalls die Verantwortlichkeit des Spediteurs engagiere und damit auch seine Ersatzpflicht kundtue. In diesem besonderen Falle ist natürlich dieser Hinweis nur Wortgeplänkel, denn die Versicherungsgesellschaft ist im Sinne der bundesrätlichen Anordnungen gehalten, keinen höheren Preis zu bezahlen als 24 M, den Höchstpreis. Also auch nachträgliche Versicherungen, selbst wenn sie von der Gesellschaft angenommen worden wären, was sehr zu bezweifeln ist, hätten eine Aenderung in dieser wichtigen Preisfrage nicht gebracht.

Anders liegen die Dinge in normalen Zeiten und dort, wo Höchstpreise noch nicht vorliegen. Ist der Versicherte über die bei diesen Fragen mitspielenden Regeln unterrichtet, dann steht ihm selbstverständlich das Recht der Nachversicherung zu, wenn während der Transportierung der Ware Marktverhältnisse eingetreten sind, die eine Höherbewertung der Ware rechtfertigen gegenüber der Versicherungssumme. Durch die Nachzahlung der Prämie sichert sich der Versicherungsnehmer die eventuelle Schadenliquidierung auf Grund des höheren, tatsächlichen Marktpreises, beziehungsweise er erreicht, daß die niedrigere Versicherungssumme nicht als Grundlage für die Ermittelung des Schadens gilt, ein Recht, das, wie wir bereits dargetan haben, jeder Gesellschaft zusteht.

Man sieht, daß, wie immer im Geschäftsleben, die Fragen kompliziert werden, wenn es sich um die Zahlung von größeren Schäden handelt. Daß bei der Austragung derartiger Streitfragen und Liquidierungen es für den Versicherungsnehmer von großem Vorteil ist, wenn er mit einer befreundeten, einheimischen Gesellschaft es zu tun bekommt, versteht sich von selbst. Eine ausländische Gesellschaft, die auch noch auf den Geschädigten nicht weitere Rücksichten zu nehmen braucht, wird solche Fälle ganz anders behandeln wie eine konnationale Gesellschaft, und immer wieder sieht man bei Erörterung derartiger Probleme, daß die Versicherungsnehmer immer gut daran tun, mit einheimischen Gesellschaften zu arbeiten, auch dann, wenn sich hier und da die Prämien höher stellen sollten als im Auslande, eine Eventualität übrigens, die nur in den seltensten Fällen zutrifft.

Kanalabgaben und Schlepplöhne auf dem Rhein-Hannover-Kanal

Abgaben und Schleppkosten auf dem Rhein-Hannover-Kanal werden verschieden hoch in den nachbenannten drei Verkehrsbezirken erhoben.

1. Dortmund-Ems-Kanal, wie er vor dem Bau der Wasserstraßen nach dem Gesetz vom 1. April 1905 bestand.
2. Westlicher Verkehr: Kanalstrecke Herne/Dortmund—Bergeshövede des Dortmund-Ems-Kanals und die neuen Kanalstrecken Rhein—Herne und Datteln—Hamm.
3. Oestlicher Verkehr: Kanalstrecke wie zu 2. Dazu die Strecken über Bergeshövede hinaus bis Emden, Osnabrück, Linden, Hannover (Misburg).

Die gemachten Angaben erstrecken sich nur auf den Verkehr von Lastschiffen, wozu auch selbstfahrende Güterdampfer gehören. Auskunft über Abgaben für andere Fahrzeuge und Schwimmkörper allgemein sind dem Tarif für den Rhein-Weser- und Dortmund-Ems-Kanal zu entnehmen.

Das Schleppmonopol gilt für den Rhein-Weser-Kanal mit dem Anschluß nach Hannover (Misburg) und für alle Seitenkanäle dieser Strecken, aber nicht für die Strecke Bergeshövede—Emden. Vom Schleppmonopol ist ferner frei der sich ausschließlich auf dem Dortmund-Ems-Kanal zwischen Herne/Dortmund—Bergeshövede bewegende Verkehr. Auf den monopolfreien Strecken wird, soweit Schlepper frei sind, im allgemeinen zu den gleichen Sätzen, wie sie für den Ems-Weser-Verkehr gelten, geschleppt, doch behält sich die Verwaltung vor, jederzeit besondere Abmachungen zu treffen.

In den nachfolgenden Beispielen wird die Form der Berechnung und zugleich die Benutzung der amtlichen Drucksachen erläutert.

I. Abgaben und Schlepplöhne für ein von Dortmund nach Emden fahrendes Schiff von 325 t Tragfähigkeit mit 279 t Kohlen (Tarifklasse V) beladen, für das ein staatlicher Schlepper für die ganze Strecke zur Verfügung gestellt wird.

1. Kanalabgaben:

Dortmund—Herbrum = 213 km, braunes Heft, Seite 32:

200 t 21,25 × 100 = 2125
70 t 74,5 × 10 = 745
9 t 95,75 × 1 = 95,75
279 t 2965,75 Pf. = 29,70 M.

abgerundet auf volle 10 Pf.

Herbrum—Emden abgabenfrei.

2. Schlepplohn:

a) Schlepplohn aus der Tragfähigkeit 325 t:
Dortmund—Emden = 213 km + 58 = 271 km, grünes Heft, Seite 11:

300 t 73,25 × 100 = 7325
20 t 48,75 × 10 = 487,5
5 t 122 × 1 = 122
325 t 7934,5 Pf. = 79,35 M.

b) Der Zuschlag für die Ladung auf dieser monopolfreien Strecke wird in der für den östlichen Verkehr geltenden Höhe berechnet, unter Zugrundelegung der wirklichen Entfernung Dortmund—Herbrum—Emden (271 km);
rotes Heft, Seite 51:

200 t 271 × 100 = 27 100
70 t 948,5 × 10 = 9 485
9 t 1219,5 × 1 = 1 219,5
279 t 37 804,5 Pf. = 378,05 M,

davon 1/10 = 37,81 M.

Der gesamte Schlepplohn beträgt also
M 79,35
M 37,81
M 117,16 = 117,20 M

Der Kahn hat im ganzen zu zahlen:
1. Kanalabgaben . . . . . . 29,70 M
2. Schlepplohn . . . . 117,20 M
Zusammen 146,90 M.

II. Abgaben und Schlepplöhne für einen von Emden nach Wanne (Ost) gehenden Kahn von 945 t Tragfähigkeit mit 760 t Baumwolle (I. Tarifklasse).

1. Kanalabgaben:

Für die Berechnung der Kanalabgaben zerfällt die Strecke in drei Teile:

a) Emden—Herbrum — 58 km — ist abgabenfrei,
b) Herbrum—Bergeshövede — 106 km — Abgaben für den Dortmund-Ems-Kanal,
c) Bergeshövede—Wanne-Ost = 107 km (östlicher Verkehr).

Abgaben zu a) —

Abgaben zu b) braunes Heft, Seite 5:

700 t 100 × 259,75 = 25 975
60 t 10 × 222,50 = 2 225
760 t 28 200 Pf. = 282 M.

Abgaben zu c) rotes Heft, Seite 6:

700 t 100 × 749,0 = 74 900
60 t 10 × 642,0 = 6 420
760 t 81 320 Pf. = 813,20 M.

Die Kanalabgaben betragen also zusammen
M 282,00
+ M 813,20
M 1095,20.

2. Schlepplohn:

Der Schlepplohn wird für die ganze Strecke von Emden bis Wanne-Ost = 271 km nach dem Satz für den östlichen Verkehr berechnet. Dabei wird der Schlepplohn nach der Ausnahme (Seite 33, Abs. 1 des Tarifs), nicht nach der wirklichen Tragfähigkeit des Schiffes berechnet. Die über 750 t hinaus vorhandenen Tonnen der Tragfähigkeit kommen nur mit der Hälfte zum Ansatz; es werden also zur Berechnung eingesetzt:

$$\frac{750 + 945 - 750}{2} = 848 \text{ t.}$$

a) Schlepplohn aus der Tragfähigkeit von 848 t, grünes Heft, Seite 11:

800 t = 100 × 195,0 = 19 500
40 t = 10 × 97,5 = 975
8 t = 1 × 195,0 = 195
848 t 20 670 Pf. = 206,70 M.

b) Schlepplohn aus der Ladung.

Der Zuschlag wird für die ganze Strecke Wanne-Ost—Bergeshövede—Emden nach dem Tarif für den östlichen Verkehr berechnet.

Entfernung 107 + 106 + 58 = 271 km, 760 t der I. Tarifklasse, rotes Heft, Seite 11:

700 t 100 × 1897,00 = 189 700
60 t 10 × 1626,00 = 16 260
760 t 205 960 Pf.

$^1/_{10}$ von 205 960 = 20 596 Pf. = 205,96 M, also ganzer Schlepplohn.

Tragfähigkeit . . 206,70 M
Ladung . . . . 205,96 M
412,66 M = 412,70 M.

Der Kahn hat also im ganzen zu bezahlen:
1. Kanalabgaben . . 1 095,20 M
2. Schlepplohn . . . 412,70 M
1 507,90 M

IIa. Wird dieser von Emden kommende Kahn erst von Bergeshövede ab durch einen Monopolschlepper nach Wanne-Ost geschleppt, so werden trotzdem auch auf dem Rhein-Herne-Kanal nur die Schlepplöhne nach dem niedrigen Satze berechnet.

In diesem Falle mithin:
Bergeshövede—Wanne-Ost.
Schlepplohn aus der Tragfähigkeit von 848 t, grünes Heft, Seite 6, für 107 km:

800 t 100 × 77,00 = 7 700
40 t 10 × 38,50 = 385
8 t 1 × 77,00 = 77
848 t 8162 Pf. = 81,62 M.

Der Schlepplohn aus der Tragfähigkeit beträgt mithin zusammen 81,62 M
hierzu der Schlepplohn aus der Ladung für die Strecke Bergeshövede—Wanne-Ost = $^1/_{10}$ × 813,20 81,32 M
zusammen 162,94 M = 163,00 M.

III. Abgaben und Schlepplöhne für einen vom Rhein oberhalb St. Goar nach Hafen Hamm (Datteln-Hamm-Kanal) fahrenden Kahne von 420 t Tragfähigkeit mit 350 t Kies beladen. (V. Tarifklasse.)

1. Kanalabgaben:

Die Kanalabgaben sind für den westlichen Verkehr, also für den Rhein-Herne-Kanal, nach den hohen Sätzen zu berechnen. Hiernach zerfällt die Strecke in zwei Teile:
a) Rheinreede—Schleuse 1—Rhein-Herne-Kanal 4 + 38 km = 42 km,
b) östliche Mündung Rhein-Herne-Kanal bis Hamm 46 km.

Abgaben zu a) rotes Heft, Seite 43:
300 t 100 × 126,00 = 12 600
50 t 10 × 210,00 = 2 100
350 t 14 700 Pf. = 147,00 M.

Da der Kahn von einem Orte oberhalb St. Goar kommt, tritt für die Strecke vom Rhein bis zum Schnittpunkt mit dem Zweigkanal nach Herne eine Abgabenermäßigung von 30 v. H. ein:
= 44,10 M
also zu berechnen 147,00 M
— 44,10 M
Abgaben zu a) 102,90 M.

Abgaben zu b) rotes Heft, Seite 45:
300 t 100 × 69,00 = 6 900
50 t 10 × 115,00 = 1 150
350 t 8 050 Pf. = 80,50 M.

Die Kanalabgaben zu a) und b) betragen also
zusammen 102,90 M
+ 80,50 M
= 183,40 M.

2. Schlepplohn:

Für die Berechnung des Schlepplohns zerfällt die Strecke ebenfalls wie oben in zwei Teile: a) und b). Für den Teil a) (42 km) wird für die Tragfähigkeit 0,18 Pf./tkm gerechnet; für den Teil b) 0,09 Pf./tkm (46 km).

Schlepplohn zu a) grünes Heft, Seite 3:
400 t 100 × 30,25 = 3 025
20 t 10 × 15,00 = 150
420 t 3 175 Pf. = 31,75 M.

Der Schlepplohn zu b) grünes Heft, Seite 5:
400 t 100 × 16,50 = 1 650
20 t 10 × 8,25 = 82,5
420 t 1 732,5 Pf. = 17,33 M.

c) Zuschlag für die Ladung beträgt $^1/_{10}$ der gezahlten Kanalabgaben, also:
$^1/_{10}$ × 102,90 = 10,29 M
$^1/_{10}$ × 80,50 = 8,05 M.

Der Gesamtschlepplohn setzt sich nun zusammen:
a) M 31,75
b) M 17,33
c) { M 10,29
   { M 8,05
zusammen M 67,42 = M 67,50.

Der Kahn hat also im ganzen zu zahlen:
1. Kanalabgaben . . . . . M 183,40
2. Schlepplöhne . . . . . M 67,50
zusammen M 250,90.

IV. Abgaben und Schlepplöhne für einen von Zeche Graf Bismarck nach Hannover fahrenden Kahn von 650 t Tragfähigkeit mit 556 t Kohlen beladen (V. Tarifklasse):

1. Kanalabgaben:

Die Kanalabgaben sind bei östlichem Verkehr nach den niedrigen Sätzen für die ganze Strecke zu berechnen.
Graf Bismarck—Hannover-Stadt = 267 km.
Abgaben: rotes Heft, Seite 51:
500 t 100 × 667,5 = 66 750
50 t 10 × 667,5 = 6 675
6 t 1 × 801 = 801
556 t 74 226 Pf. = 742,30 M.

2. Schlepplohn:

Der Schlepplohn wird ebenfalls für die ganze Strecke nach dem niedrigen Satze berechnet.
Graf Bismarck—Hannover-Stadt = 267 km.
a) Schlepplohn: grünes Heft, Seite 11:
600 t 100 × 144,25 = 14 425
50 t 10 × 120,25 = 1 202,5
650 t 15 627,5 Pf. = 156,28 M.
b) Zuschlag für die Ladung beträgt $^1/_{10}$ der gezahlten Kanalabgaben, also: $^1/_{10}$ × 742,30 M = 74,23 M.

Gesamtschlepplohn:
a) M 156,28
b) M 74,23
zusammen M 230,51 = 230,60 M.

Es sind also im ganzen für diese Fahrt zu zahlen:
1. Kanalabgaben . . . . . M 742,30
2. Schlepplöhne . . . . . M 230,60
zusammen M 972,90.

Kleine Mitteilungen

Zweite Kriegsanleihe. Das Reichsbankdirektorium gibt bekannt, daß die Ausgabe der Stücke der zweiten Kriegsanleihe im August und September fortgesetzt wird. Wir verweisen hier auf die im Anzeigenteil enthaltene Bekanntgabe.

In der Tagespresse[1]) wird auf eine Zuschrift aufmerksam gemacht, die kürzlich im „Sheffield Daily Telegraph" erschienen ist und angesichts der bisherigen Stellung ihres Urhebers besonders bemerkenswert ist. Die Zuschrift stammt von dem Großindustriellen Sir Joseph Jonas, der darin erklärt, er wünsche jeden falschen Eindruck über seine Gesinnung gegenüber England und Deutschland zu verhüten. In dem Schreiben heißt es u. a.:

„Zunächst möchte ich sagen, daß ich in Süddeutschland, nicht in Preußen geboren bin und seit meinem frühesten Jahr den preußisch-militärischen Geist stets verabscheut habe. Im Jahre 1865 begannen Gerüchte von einem Krieg zwischen Nord- und Süddeutschland umzugehen. Da ich keine Sympathie mit den Zielen des Krieges hatte, der das preußische Militärsystem nach Süddeutschland einführen sollte, ging ich im Jahre 1866 nach England. 1875 wurde ich naturalisierter britischer Untertan. Meine Gattin ist eine geborene Sheffielderin, meine Kinder alle geborene britische Untertanen. Ich bin in der nachdrücklichsten Weise Gegner der deutschen Kriegspartei und der unmenschlichen Handlungen von den Tagen von Löwen bis zu der schauerlichen Missetat der Versenkung der „Lusitania". Ich tue alles, was in meiner Macht steht, um den ruhmvollen Sieg der britischen Waffen herbeizuführen und so das System des Militarismus in Deutschland zu beseitigen, das ich seit meiner frühesten Jugend konsequent bekämpft habe. Ich bin stolz, ein Bürger von Sheffield und ein britischer Untertan zu sein. Ich bin mir voll bewußt, daß ich meine Pflicht gegen mein Adoptivvaterland erfüllt habe."

Unter der Unterschrift dieses Briefes fehlt leider die Angabe, die für den Absender das Bezeichnendste ist, denn es müßte dort heißen: „Bis zum Abbruch des Krieges deutscher Konsul in Sheffield." Sir Joseph Jonas ist Leiter der großen und von ihm mit Erfolg gegründeten und geführten Firma Jonas & Colver, Stahlwerk in Sheffield. Diese Firma erfreute sich seit vielen Jahren eines besonders großen Absatzes ihrer Erzeugnisse in Deutschland.

[1]) „Berliner Tageblatt", Nr. 461 v. 9. Sept. 1915.

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Juli 1915. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte die nachfolgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Juli: Die Beschäftigung in der Rheinschiffahrt konnte im Hinblick auf die herrschenden Verhältnisse im allgemeinen befriedigen. Der Kohlenversand von den

Ruhrhäfen rheinaufwärts nahm bedeutenderen Umfang an und gab einem großen Teil der Rheinflotte gute Ausnutzungsmöglichkeit. Immerhin reichen die zur Verschiffung gelangenden Güter zur Beschäftigung der gesamten Flotte auch heute noch nicht aus, so daß nach wie vor ein nennenswerter Teil der vorhandenen Dampfer und Schleppkähne zum Stilliegen verurteilt ist. Der Wasserstand gestattet auch weiterhin die volle Ausnutzung der Ladefähigkeit der Schiffsgefäße auch im Oberrhein, und bei dem Ueberangebot an Kahnraum und Schleppkraft konnten sich weder die Schiffsfrachten noch die Schleppkähne von ihrem Tiefstand erholen. In der letzten Zeit machte sich besonders ein Mangel an Heizern für die Dampfer bemerkbar.

In der Neckarschiffahrt hat sich im Juli nichts Wesentliches geändert. Die Niederschläge waren auch im Berichsmonat spärlich, und infolgedessen ging der Wasserstand des Neckars noch weiter zurück.

Im Güterverkehr auf der Elbe haben sich im Monat Juli nennenswerte Aenderungen nicht bemerkbar gemacht. Das Geschäft leidet nach wie vor hauptsächlich unter dem Gütermangel in Hamburg. Auch die Verschiffungen in der Richtung zu Tal sind nur bescheidenen Umfangs. Für den Kohlenversand von Böhmen aus mangelt es andauernd an Wagen, auch die Förderung ist nur beschränkt und wird überdies zum Teil für Inlandzwecke gebraucht. Die leeren Kähne, welche zur Einladung von Braunkohlen nach den böhmischen Umschlagsplätzen gekommen sind, müssen daher in der Regel recht lange auf Ablieferung der Ladung warten. Der Wasserstand der Elbe war mehrfach wieder ziemlich weit zurückgegangen, doch stellten sich immer wieder rechtzeitig Niederschläge ein, so daß Störungen des Schiffahrtsbetriebes durch Niedrigwasser im Juli nicht vorgekommen sind.

Auf den märkischen Wasserstraßen blieb der Verkehr von und nach der Elbe auch weiterhin schwach. Auch in der Richtung Stettin—Berlin war die Beschäftigung wenig lebhaft. Nur der Oderverkehr aus Schlesien nach der Mark war reger, weil einige kleine Besserungen des Wasserstandes die Vorwärtsbewegung der zahlreichen Kohlenkähne ermöglichten. Infolgedessen wurden auch die märkischen Lösch- und Ladestellen stärker in Anspruch genommen. Der Eildampferverkehr hatte nur knappe Verfrachtungsmengen aufzuweisen; auch im Lokalverkehr wurden nicht viele Ladungen verschifft.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt

Neue Mitglieder

Dem „Zentral-Verein für deutsche Binnenschiffahrt" sind seit der letzten diesbezüglichen Bekanntmachung (vgl. „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Heft 15/16, Seite 89) als Mitglieder neu beigetreten:

Müller, Carl, Kaufmann, Stettin (Gr. Lastadie 94/96).
Franzius, O., Staatsbaurat a. D., Professor a. d. kgl. techn. Hochschule zu Hannover (Lister Kirchweg 17 pt.).



Nachruf.

Nach einer uns gewordenen Mitteilung ist Herr Rechtsanwalt

Dr. Schwabe

Koblenz, auf dem Felde der Ehre gefallen.

Der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt, dem der Verstorbene seit über 15 Jahren als Mitglied angehört hatte, wird ihm ein bleibendes Andenken bewahren.

Gleichzeitig sei an dieser Stelle des Herrn Dipl.-Ing. **E. Manasse,** Sohn des Vorstandsmitgliedes des Zentral-Vereins Generalkonsul Kommerzienrat Georg Manasse, Stettin, gedacht, der als Leutnant der Reserve den Heldentod fand.

Die Schriftleitung.

Aus verwandten Vereinen

Märkischer Schiffahrtsverein, Sitz Berlin. Am 24. August fand unter dem Vorsitz des Herrn Brandenburg eine Mitgliederversammlung statt, in der berichtet wurde, daß die Petroleumversorgung der Mitglieder sich glatt abwickle und daß dank der Bemühungen des Vereins neuerdings auch die Versorgung der Betriebe mit den verschiedenen Oelen sich zu angemesseneren Preisen durchführen lasse. Mit Bedauern wurde von dem durch die Handelskammer übermittelten ablehnenden Ministerialbescheide betreffend Aufhebung der Notstandstarife für Brotgetreide und Mehl bzw. Erlaß der Schiffahrtsabgaben Kenntnis genommen und beschlossen, durch Einreichung entsprechenden Materials erneut für diese Wünsche einzutreten. Sodann sprach man über die Kriegsbeschädigtenfürsorge und stellte fest, daß auch die Binnenschiffahrt sich in diesem Werke nach besten Kräften betätigen wolle; auch sollen die zuständigen Stellen, von denen schon eine Anfrage vorlag, darauf hingewiesen werden, daß der Verein gern bereit ist, sich meldende Kriegsbeschädigte bei seinen Mitgliedern zur persönlichen Vorstellung einzuführen. Die von der Handelskammer angeregte Beteiligung von Angestellten und Arbeitern an der neuen Kriegsanleihe wurde als erwünscht begrüßt, indessen erachtet man es als nötig, durch Ausgabe kleinerer Stücke und durch Erleichterung der Zahlungsbedingungen dies zu ermöglichen.

Charlottenburger Schifferverein E. V. In der am 26. August unter dem Vorsitz des Herrn Ganskow abgehaltenen Vorstandssitzung wurde zunächst die Mitteilung gemacht, daß am 17. August der konservative Landtagsabgeordnete Prinz zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg (Abgeordneter für Züllichau—Schwiebus—Crossen) in Tilsit gestorben sei. Der Prinz habe sich der Interessen der märkischen und der Oderschiffahrt bei verschiedenen Anlässen bereitwilligst angenommen, und die Schiffahrt werde seinem Namen über das Grab hinaus ein ehrendes Gedächtnis widmen. Sodann wurde beschlossen, von der Regierung in Bromberg die Aufhebung von Pausen im Schleusenbetriebe des Bromberger Kanals zu erbitten, sowie an die Weichselstrombauverwaltung wegen einer Entschädigung aufgehaltener Schiffer heranzutreten.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

A.-G. „Ems", Emden. Für 1914/15 wurden 30 000 M Abschreibungen vorgenommen und aus 35 083 M Reingewinn auf 700 000 M Kapital 5 % Dividende verteilt.

Bank für Handel und Schiffahrt G. m. b. H., Mülheim-Ruhr. Die Gesellschaft ist durch Beschluß vom 23. Juni aufgelöst. Julius Leverkus ist Liquidator.

Adolf Bleichert & Co., Leipzig. Witwe V. E. H. Bleichert geb. Oelschig, Adolf Georg Bleichert und J. E. H. Polich geb. Bleichert sind als Gesellschafter ausgeschieden.

Brinker Hafengesellschaft m. b. H., Hannover. Das Stammkapital ist um 40 000 M auf 540 000 M erhöht.

Dampfbaggerei-Gesellschaft m. b. H., Saarbrücken. Ernst Hartz ist nicht mehr Geschäftsführer, Gustav Ammon ist als solcher bestellt. Die Gesellschaft ist aufgelöst, Gustav Ammon ist Liquidator.

Damfschiffs-Reederei für Fluß- und Haffschiffahrt A. Zedler, Elbing. Die Prokura des Karl Morgenthum in Danzig ist erloschen.

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. Die jetzt veröffentlichte Bilanz für 1913/14 weist 730 655 M Reingewinn nach, aus dem auf 3 300 000 M Aktienkapital 12 % Dividende entfallen.

Wilhelm Hönel, Königstein-Elbe. Schiffseigner Johann Wilhelm Hönel ist gestorben, Witwe Pauline Hönel geb. Glausch ist Alleininhaberin.

Kölnische Baggergesellschaft m. b. H., Köln. Die Geschäftsführer A. D. Nelemans und Albert Schumacher sind ausgeschieden.

Fried. Krupp A.-G., Essen. Die Prokura des Hugo Körner ist erloschen. Dr.-Ing. Karl Wendt ist als ordentliches Vorstandsmitglied bestellt.

C. G. Maier A.-G. für Schiffahrt, Spedition und Commission, Mannheim. Die Abrechnung für 1914 weist nach 28 592 M Abschreibungen 1471 M Reingewinn nach. Bankier Carl Mayer in Kirchheim u. T. und Rechtsanwalt Dr. J. Rosenfeld in Mannheim sind neu in den Aufsichtsrat gewählt.

Maschinenbau-A.-G. vorm. Ph. Swiderski, Leipzig. Die Prokura des H. F. W. E. Held ist erloschen.

Pionier-Bedarfs-Gesellschaft m. b. H., Berlin. Gegründet am 10./19. Juli mit 1 000 000 M Stammkapital. Geschäftsführer Oberbürgermeister a. D. Alfred Knobloch in Berlin.

Rheinisch-Westfälisches Kohlensyndikat, Essen. Die Prokura des Wilhelm Quadflieg ist erloschen.

Ruhrorter Hafenfährgesellschaft m. b. H., Duisburg-Ruhrort. Die Geschäftsführer Dr. Paul Schroeter und Dr. Hartmann sind ausgeschieden, Dr. Gentzsch ist als Geschäftsführer bestellt.

Gebrüder Sachsenberg A.-G., Roßlau-Elbe. Ingenieur Johann Meifort in Roßlau ist zum Vorstandsmitglied bestellt.

Schleppdampfschiffs-Reederei Carl Tiedemann und Pauls & Blohm Kommanditgesellschaft, Hamburg. An Frau Lucy Borchardt geb. May ist Prokura erteilt.

Karl Schroers, Duisburg. Die Gesamtprokura des Theodor Mühlenkamp ist erloschen.

Sylter Dampfschiffahrt-Gesellschaft A.-G., Westerland. Die Abschreibungen für 1914 betragen 29 229 M, der Reingewinn 92 533 M, die Dividende 10 % von 725 000 M.

Thyssensche Handelsgesellschaft m. b. H., Hamborn-Bruckhausen. An Th. E. H. Schiff in Dockenhuden ist Prokura erteilt.

Vereinigte Berlin-Hamburger Schleppschiffahrt Rothenbücher, Lüdicke, Stüdemann & Co., Havelberg. Das Unternehmen ist in die Rothenbücher, Maaß & Lüdicke G. m. b. H. zu Hamburg eingebracht, die Gesellschaft ist aufgelöst, die Auseinandersetzung erfolgt und die Firma erloschen.

Vulcan-Werke Hamburg und Stettin A.-G. Dem Ingenieur Max Hildebrandt ist für die Stettiner Niederlassung Prokura erteilt.

Winschermann & Cie. G. m. b. H., Mülheim-Ruhr. Gegründet am 9. Dezember 1913 mit 20 000 M Stammkapital. Geschäftsführer Matthias Ganz und Wilhelm v. Kamp.

Ziegel-Transport-A.-G., Berlin. Das Aufsichtsratsmitglied Fabrikbesitzer Hermann Harkort ist auf sechs Monate ab 26. Juli zum Stellvertreter des einberufenen Vorstandsmitgliedes abgeordnet.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a. A. 26 417. **Antrieb für Schiffsbekohlungsanlagen.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 4. 9. 14.

Klasse 65a. H. 64 882. **Einarmiger Drehkran, insbesondere zum Aussetzen von Booten auf Schiffen.** Waldemar Harbinger, London; Vertr.: M. Löser u. Dipl.-Ing. O. H. Knoop, Pat.-Anwälte, Dresden. 6. 1. 14. England 8. 1. 13.

Klasse 65a. St. 19 548. **Umsteuerschieber für hydrauliche Schotttürschließvorrichtungen mit umschaltbaren Druck- und Abwasserrohren für jede Tür.** J. Stone & Company Limited, Deptford, Kent, Engl.; Vertr.: Dr. G. Döllner, M. Seiler u. E. Maemecke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 1. 6. 12.

Klasse 65d. E. 18 810. **Zündvorrichtung für Seeminen.** Giovanni Emanuele Elia, Paris; Vertr.: O. Siedentopf und Dipl.-Ing. W. Fritze, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 16. 1. 13.

Priorität aus der Anmeldung in Frankreich vom 16. 1. 12 anerkannt.

Klasse 84a. M. 57 283. **Antrieb für Walzenwehre.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. 10. 11. 14.

Klasse 65d. Sch. 44 645. **Seemine gegen Unterseeboote.** Richard Schmidt, Kiel, Adolfstraße 29. 20. 8. 13.

Klasse 65d. Sch. 45 737. **Vorrichtung zur Bestimmung der von dem Lot einer Seemine abzurollenden Seillänge.** Schneider & Cie., Paris u. Le Creusot; Vertr.: Pat.-Anwälte Dr. R. Wirth, Dipl.-Ing. C. Weihe, Dr. H. Weil, Frankfurt a. M., u. W. Dame, Berlin SW 68. 27. 12. 13.

Klasse 65d. St. 18 494. **Tiefenregler für Torpedos und Unterseeboote.** Abraham Johannes van Stockum, Rijswijk, Niederlande; Vertr.: A. du Bois-Reymond, Max Wagner, G. Lemke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 9. 5. 13.

Klasse 65f. V. 12 534. **Maschinenanordnung für Schiffe mit einer ungeraden Anzahl Propellerwellen.** Vulcan-Werke, Hamburg und Stettin, A. G. Hamburg. 20. 4. 14.

Klasse 65f. F. 36 690. **Dampfturbinenanlage für den Schiffsantrieb mit einer oder mehreren auskuppelbaren, durch Zahnradübersetzung auf eine Hauptwelle wirkenden Marschturbinen.** Dr.-Ing. Hermann Föttinger, Zoppot. 16. 6. 13.

Klasse 65f. L. 41 158. **Flügelfläche für axiale Kreiselräder, insbesondere Wasser- oder Luftpropeller, Turbinen, Ventilatoren, Gebläse, Pumpen** nach Patent 271 424; Zus. z. Pat. 271 424. Adolf Langen, Köln-Nippes, Simon-Meister-Str. 38. 5. 1. 14.

Klasse 65f. 631 432. **Anordnung dreier Schiffsschrauben am Kiel kleinerer Kriegs- und Handelsschiffe.** Alb. Hermann, Bochum, Weiherstr. 19. 21. 5. 15. H. 69 563.

Klasse 65f. H. 61 875. **Aufhängevorrichtung für in der Fahrtrichtung ausschwingbare Außenbordmotoren.** Carl Alrik Hult u. Oscar Walfrid Hult, Stockholm; Vertr.: Pat.-Anwälte Dipl.-Ing. R. Specht, Hamburg, u. L. Alb. Nenninger, Berlin SW 61. 29. 8. 12.

Klasse 65f. A. 24 097. **Antriebsvorrichtung für Schraubenschiffe mit wenigstens drei Wellen mittels Dampf und elektrischer Kraft.** Aktiengesellschaft der Maschinenfabriken Escher Wyß & Cie., Zürich; Vertr.: H. Nähler und Dipl.-Ing. F. Seemann, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 7. 6. 13.

Klasse 84a. G. 37 463. **Zweiarmiges Segmentwehr.** Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen, Rheinl. 7. 9. 12.

Klasse 84a. M. 51 920. **Mehrteiliges Schützenwehr.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg, A.-G., Nürnberg. 24. 6. 13.

Klasse 84a. B. 72 222. **Stemmtor für Schiffsschleusen;** Zus. z. Pat. 274 998. Max Buchholz, Groß-Plehnendorf b. Danzig. 3. 8. 12.

B. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a. 287 429. **Unterwasser- oder Tauchfahrzeug mit Einrichtung zur Aufnahme und Legung von Minen.** Julius Kritzler, Kiel, Klopstockstr. 17. 7. 2. 12. K. 50 382.

Klasse 65a. 287 505. **Schlepphaken mit Schlippvorrichtung.** Wilh. Nachtigall, Probstdeuben bei Leipzig. 2. 8. 14. N. 15 544.

Klasse 65a. 287 506. **Verfahren zur Erzeugung der bei Unterseebooten mit Dieselmotorantrieb erforderlichen Druckluft von 180 Atm. Spannung.** Emil Riegelmann, Augsburg, Völkstraße 30. 14. 5. 13. R. 37 953.

Klasse 65a. 287 507. **Steuervorrichtung für Schiffe mit seitlich aus der Schiffswandung herausschiebbaren Hilfssteuerblättern.** Hermann Timm, Luverne, Minn., V. St. A.; Vertr.: Dr. C. Heckscher, Rechtsanw., Hamburg, Kaiser-Wilhelmstr. 85. 6. 8. 14. T. 20 038.

C. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:
Klasse 65a. 239 977.
Klasse 65d. 135 493.
Klasse 65f. 207 653.
Klasse 84b. 160 582.

D. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 65a. 629 274. **Hebevorrichtung für das Periskop von Unterseebooten.** Bohn & Kähler Kiel. 14. 3. 14. B. 68 785.

Klasse 65a. 628 936. **Rettungsvorrichtung für Schiffbrüchige.** Wilhelm Unterbusch, Cöln, Weberstraße 9—11. 8. 4. 15. U. 5091.

Klasse 65a. 630 720. **Schutztuch für freitragbare Atmungsapparate.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 21. 4. 14. D. 27 254.

Klasse 65a. 630 721. **Taucherschuhe.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 29. 4. 14. D. 27 310.

Klasse 65f. 632 426. **Tragständer für Fahrräder.** Frank E. Kronenbitter, Maywood, V. St. A.; Vertr.: H. Fieth, Pat.-Anw., Nürnberg. 11. 6. 15. K. 66 374.

Klasse 65a. 630 722. **Freitragbares Tauchgerät.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 9. 5. 14. D. 27 392.

Klasse 65a. 630 723. **Freitragbares Tauchgerät mit ummantelter Chemikalpatrone.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 22. 5. 14. D. 27 509.

Klasse 65a. 630 724. **Schwimmweste aus wasserdicht umschlossenen Leichtmaterialien.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 9. 6. 14. D. 27 602.

Klasse 65a. 630 731. **Anzug für Flieger.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 27. 8. 14. D. 27 960.

Klasse 65a. 630 732. **Freitragbares Tauchgerät mit Mundatmungsstück.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 9. 6. 14. D. 27 603.

Klasse 65a. 630 971. **Als Rettungsgerät ausgebildeter Korbstuhl.** Saalbach, Korbetha b. Halle a. S. 3. 8. 14. S. 34 515.

Klasse 65a. 635 087. **Taucherhelm.** Drägerwerk Heinr. & Bernh. Dräger, Lübeck. 31. 7. 15. D. 28 898.

Klasse 65a. 635 088. **Schlauchanschluß an Taucherhelmen.** Drägerwerk, Heinr. u. Bernh. Dräger, Lübeck. 31. 7. 15. D. 28 899.

Klasse 65c. 635 057. **Propellerantrieb für Fahrzeuge.** Peter Geyermann, Metternich bei Koblenz. 27. 2. 14. G. 35 901.

Klasse 65c. 634 710. **Ruderapparat für Vorwärtssitz des Ruderers.** Heinrich Ahrens, Bremen, Dechanatstr. 1 b. 10. 5. 15. A. 24 464.

Klasse 84a. 635 327. **Gegen aggressive Einflüsse dauernd geschützte Pfähle u. dgl.** Christoph Müller, Hannover, Liebigstr. 30. 12. 6. 14. M. 51 605.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 520 028. **Taucherapparat.** Armaturen- und Maschinenfabrik „Westfalia" Akt.-Ges., Gelsenkirchen. 24. 5. 12. A. 16 748. 19. 5. 15.

Klasse 65a. 549 409. **Tauch-Rettungsgerät.** Charles Christiansen, Gelsenkirchen, Dessauer Str. 14. 10. 5. 12. C. 9474. 6. 5. 15.

Klasse 65a. 561 005. **Auslösevorrichtung für Rettungsringe.** Baltische Korkenfabrik Eugen Pfotenhauer & Co., Kiel. 7. 6. 12. C. 9561. 23. 5. 15.

Klasse 65a. 554 277. **Schiffsruder - Antriebsvorrichtung.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft, Kiel-Gaarden. 8. 6. 12. K. 53 571. 22. 5. 15.

Klasse 65a. 554 033. **Einrichtung zum schnellen Zuwasserbringen von Schiffsbooten.** E. Freytag und H. A. Siemer, Hamburg, Wolfgangsweg 4/6. 18. 5. 12. F. 26 941. 15. 5. 15.

Klasse 84c. 513 043. **Nietlose Spundwand.** Wilhelm Lamp, Hamburg, Sierichstr. 172. 30. 5. 12. L. 29 343. 25. 5. 15.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verpflichtung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXII. Jahrgang 1915
Heft 19/20
Oktober

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins"

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140*, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, Berlin N 24, Oranienburger Str. 33, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt"* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Die Denkschrift betr. die Fortsetzung des Rhein-Hannover-Kanals bis zur Elbe

Herausgegeben vom Ausschuss zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals, Magdeburg.

Besprechung von Professor Staatsbaurat a. D. O. Franzius, Hannover.

In dem Juli-Hefte dieses Jahres ist die Einleitung der von der Firma Havestadt u. Contag, Berlin, bearbeiteten Denkschrift wörtlich wiedergegeben worden. In der Einleitung wurde bereits die Linienführung der beiden verglichenen Kanallinien dargestellt. Die folgende Abhandlung soll in kurzen Zügen den Inhalt der Denkschrift, vor allem die Art ihrer Bearbeitung wiedergeben. In einem weiteren Aufsatze wird dann die Denkschrift kritisch gewürdigt und bis zu einem gewissen Grade weitergeführt werden.

Die Denkschrift gliedert sich in einen technischen und einen wirtschaftlichen Teil mit vielen Anlagen.

A. Der technische Teil.

Zu dem in der Einleitung über Linienführung bereits Gesagten ist folgendes hinzuzufügen:

Der Querschnitt des Kanales bleibt der gleiche wie der auf der bereits erbauten Strecke mit 31 m Wasserspiegelbreite und 3 m Tiefe. Beide Linien sind nach Heinrichsberg gegenüber der Mündung des neuen Plauer Kanales geführt worden. Hier hat die Elbe bei M. W. eine Fahrtiefe von 2,96 m, während oberhalb der Eisenbahnbrücke Magdeburgs diese Tiefe nur 2,36 m beträgt. Eine Sperrschleuse war sowohl bei Heinrichsberg, als auch in dem Zweigkanal nach den Magdeburger Hafenanlagen bei Rothensee notwendig, um die Durchbrechung der Elbdeiche auszugleichen. Auch bei niedrigeren Wasserständen der Elbe muß eine der beiden Schleusen dauernd geschlossen bleiben, um eine Umleitung der Elbe durch die untere Kanalhaltung zu vermeiden. Bei Heinrichsberg ist ein Schöpfwerk gedacht, das bei hohen Elbwasserständen aus der untersten Haltung das ihr von beiden Seiten zufließende Schleusungswasser in die Elbe pumpt.

Der erste Ausbau beider Linien ist mit einem Satze von Schleppzugschleusen gedacht, die 2 Kähne von je 600 t ohne Schlepper aufnehmen können. Die Schleusenabmessungen sind 165 × 10 m. Die Zweigkanäle erhalten einschiffige Schleusen von 85 × 10 m. Die Sperrschleusen an der Elbe erhalten 12 m Torweite, um die größeren Elbkähne durchlassen zu können. An den Schleusen findet Schlepperwechsel statt. Bei der Südlinie sind die Schleusen nach Art der Mindener Schleuse als Schachtschleusen, aber doppelter Länge (wie in Minden), mit 66,7 % Wasserersparnis durch Einbau von Sparkammern angenommen, während die Ersparnis durch die Sparbecken bei der Nordlinie 50 % betragen wird.

Die übrigen Kunstbauten, Böschungsarbeiten, Dichtungen usw. sind nach den neuesten Erfahrungen entworfen und veranschlagt worden. Für die Oker- und Bodetalsperren sind vorhandene Entwürfe zugrunde gelegt worden.

Der Zweigkanal nach Hildesheim hat auf den oberen 23 km bei der Nord- und Südlinie die genau gleiche Führung. Er ist bei der Nordlinie 31 km, bei der Südlinie 25 km lang. Die Zweigkanäle nach Peine und Braunschweig werden nur bei der Nordlinie nötig, sie haben 15 und 18 km Baulänge. Die Hauptstrecke der Nordlinie ist 143,2 km, der Kanal nach Rothensee 6,4 km lang, zusammen 149,6 km. Die Hauptstrecke der Südlinie ist mit 172,3 km 29,1 km an Baustrecke länger als die der Nordlinie, ihre Abzweigung nach Rothensee ist 1,5 km lang, so daß insgesamt 173,8 km bei der Südlinie zu rechnen sind.

Die Wasserspeisung beider Linien.

Der Speisung ist besondere Aufmerksamkeit geschenkt worden. Für die Nordlinie sollen die fünf Flüsse: Leine, Innerste, Fuhse, Oker und Aller zur Speisung herangezogen werden, für die Südlinie die Oker und die Bode. Es sind Talsperren in der Oker und der Bode geplant, deren Kosten zum Teil auf den Kanal übernommen werden sollen. Der Wasserbedarf des Kanals ist errechnet für einen Verkehr von 6 Mill. t nach Osten, insgesamt 8 Mill. t. Es sind dabei in den 290 Schiffahrtstagen täglich 20 Schleusungen an einer Schleuse nötig mit rd. 1000 t f. d. Schleppzug, gleichbedeutend also mit einer 600-t- und einer 400-t-Ladung. Der Wasserverbrauch der Scheitelhaltung der Nordlinie an Schleusungswasser beträgt

$$\frac{165 \cdot 10 \cdot (6{,}8 + 8{,}0) \cdot 20 \cdot 0{,}5}{86\,400} = 2{,}82 \text{ cbm/sek}$$

bei 0,5 Wasserverbrauch und 6,8 und 8,0 m Hubhöhe der Schleusen, dazu für Torverlust 0,08

Sa. = 2,90 cbm/sek

Für Verlust an Verdunstung und Versickerung in der Scheitelhaltung ist 8 l/km/sek., zusammen 0,90 cbm/sek errechnet worden.

Der gesamte Wasserverbrauch soll bei der Nordlinie somit 3,8 cbm/sek für die Scheitelhaltung betragen. Es sollen zugeführt werden aus der Leine und Innerste durch den Hildesheimer Zweigkanal . . . . . 1,76 cbm/sek
von der Fuhse durch den Peiner Zweigkanal 0,10 „
von der Oker nach Ausführung der Talsperre durch den Braunschweiger Zweigkanal . . . . 0,86 „
immer abzüglich der Verluste in den Zweigkanälen.
Gesamte natürliche Speisung . . . . . 2,72 cbm/sek

Die aus der Weserhaltung bei Misburg zu pumpende Menge beträgt dann

$$3{,}80 - 2{,}72 = 1{,}08 \text{ cbm/sek.}$$

Da etwa die Hälfte des ganzen Speisewassers, $\frac{3{,}8}{2} = 1{,}9$ cbm/sek, der Weserhaltung zufließt (genau nur $\frac{2{,}9}{2} = 1{,}45$ cbm/sek), ist die Entnahme von 1,08 cbm/sek zulässig, es wird sogar die Weserhaltung noch mit 0,82 cbm/sek (oder 0,37 cbm/sek) unter Entlastung des Mindener Pumpwerkes gespeist.

In ähnlicher Weise sind die Speisungen der anderen Strecken berechnet worden.

Bei der Südlinie wurde an Schleusungswasser 4 cbm/sek, an Streckenverlust der Scheitelhaltung 1 cbm/sek, zusammen 5 cbm/sek gefunden. Die Oker soll 1 cbm/sek (ohne Verlust in einem Zuführungskanal), die Bode 4 cbm/sek liefern, beide nach Erbauung der Talsperren. Auf die Speisung durch die Bode gehe ich später ein.

Die Kostenermittelung.

Es wurde eine sechsjährige Bauzeit angenommen, wovon ein Jahr Vorbereitung ist. Als gesamte Bauzinsen wurden somit bei 4 % pro Jahr 10 % der ganzen Bausumme angesetzt. Die Veranschlagung ist für beide Linien nach gleichen Gesichtspunkten erfolgt. Für Bodenerwerb wurden die mittleren bei dem Ems-Weser-Kanal bezahlten Summen von 78 500 M/km um 40% erhöht. Für 1 cbm Bodenaushub einschließlich Förderung, Einbauen und Böschungsbekleidung wurde 1 M/cbm gerechnet.*) Für den Ausbau der Talsperren im Harz wurden anteilig eingesetzt bei der Nordlinie 3 Mill. M, bei der Südlinie 5 Mill. M. Besondere örtliche Schwierigkeiten wurden entsprechend berücksichtigt.

*) Dieser Satz wird nach dem Kriege zu gering sein.

Im folgenden werden die Endsummen der Kostenanschläge für beide Hauptlinien einschließlich Zweigkanal nach Rothensee gegeben.

Bezeichnung der Titel	Nordlinie	Südlinie
Länge	143,2 + 6,4	172,3 + 1,5
	Millionen	Mark
1. Grunderwerb und Nutzungsentschädigung	13,590	21,620
2. Erd-, Böschungs- und Dichtungsarbeiten	25,576	45,622
3. Schleusen	5,000	14,100
4. Eisenbahnkreuzungen	3,830	5,785
5. Streckenbauwerke	9,350	10,600
6. Wasserversorgung	4,000	5,500
7. Insgemein	4,204	6,773
Für Verzinsung des Baukapitals 10% des Bisherigen	6,555	11,000
Gesamtkosten	72,105	121,000

Die Kosten der Zweigkanäle sind entsprechend berechnet folgende:

1. Nordlinie:

31 km. Hildesheim . . 17,38 Mill. M.
15 km Peine . . . . 9,13 „ „
18 km Braunschweig . . 9,02 „ „
35,53 Mill. M.

2. Südlinie:

25 km Hildesheim . . 13,2 Mill. M.

Daraus gesamt-mittlere Kilometerkosten:

1. Nordlinie:

$$\frac{107 \cdot 635\,000}{213{,}6} = 503\,900 \text{ M/km.}$$

2. Südlinie:

$$\frac{134 \cdot 200\,000}{198{,}8} = 675\,050 \text{ M/km.}$$

Die Zinsen, Unterhaltungs- und Betriebskosten ergeben sich wie folgt:

Für Hauptverwaltung bei beiden Linien die gleiche Summe 110 000 M. Für Verzinsung und Tilgung des gesamten Anlagekapitals 4½ %, also bei der Nord-Linie rund 4,84 Mill. M., bei der Südlinie rund 6,04 Mill. M.

Die Unterhaltungs- und Betriebskosten wurden im einzelnen ermittelt; sie ergeben sich, einschließlich der 110 000 M. für Hauptverwaltung bei der Nordlinie zu 820 000 M./Jahr, Südlinie zu 700 000 M./Jahr. Die höheren Kosten bei der Nordlinie beruhen auf dem Betriebe der Pumpwerke für die künstliche Speisung. Die Gesamtjahreskosten sind somit bei der Nordlinie

$$4{,}84 + 0{,}82 = 5{,}66 \text{ Mill. M./Jahr,}$$

bei der Südlinie

$$6{,}04 + 0{,}70 = 6{,}74 \text{ Mill. M./Jahr.}$$

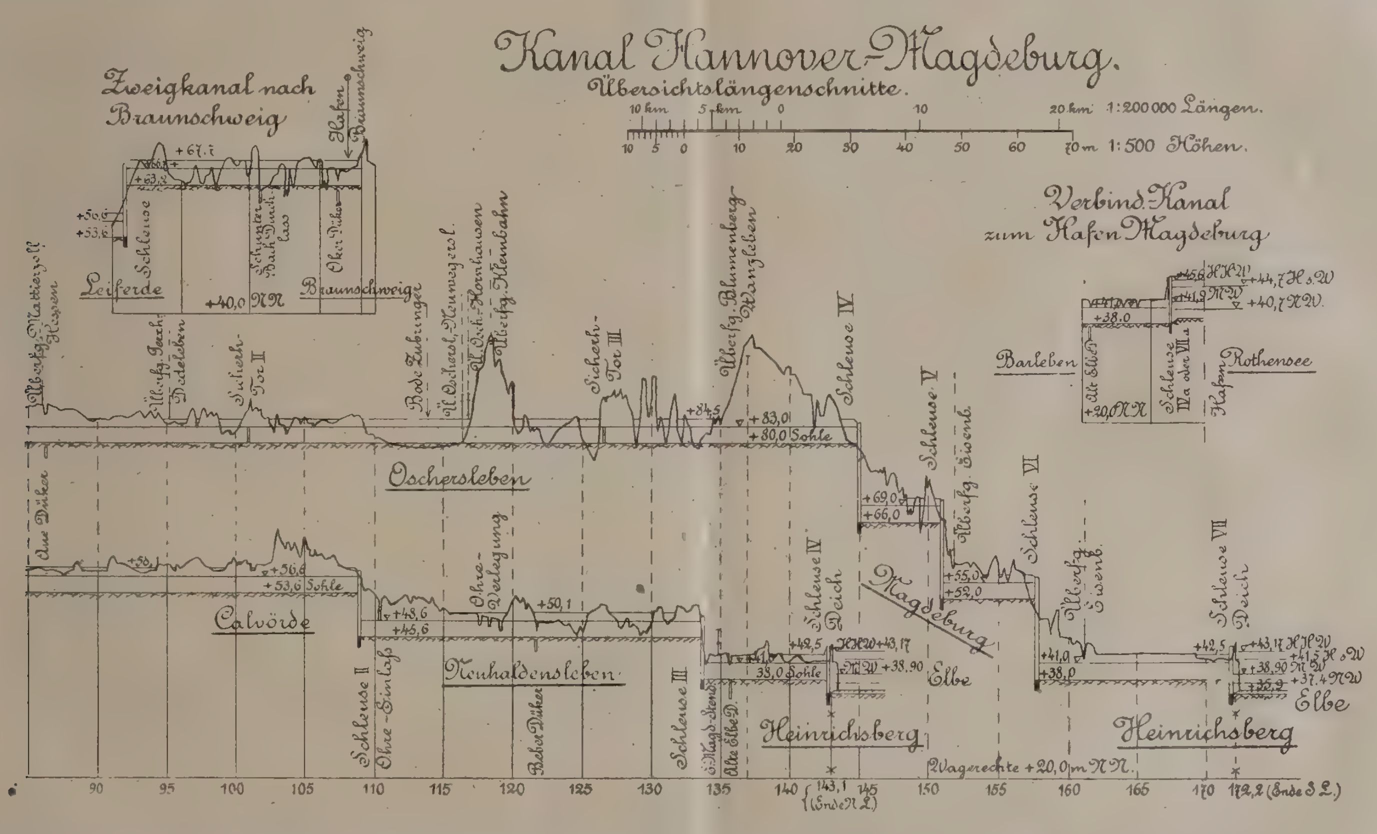
B. Wirtschaftlicher Teil.

Bei der wirtschaftlichen Untersuchung wurden nur die Wasserstraßen berücksichtigt, die bis zur voraussichtlichen Fertigstellung des Kanals Schiffen von 400 t und mehr Ladung zugänglich sein werden. Als Güter, die in Frage kommen, wurden nur Massengüter untersucht, die auch auf den übrigen Wasserstraßen verkehren. Es wurden für die Hauptverkehrspunkte die Frachten zu Bahn und zu Wasser berechnet und dabei als Grundsatz aufgestellt, daß die Güter den billigeren Weg wählen, mit der Einschränkung, daß die Kanalfracht wenigstens 15 Prozent billiger sein muß als die Bahnfracht, um genug Reiz für den Uebergang zu geben. Nur bei den Gütern, die früher zur Bahn nach den Seehäfen, dann über See nach einem anderen deutschen Hafen und dann eventuell wieder im Kahn oder zur Bahn weiter gingen, wurde angenommen, daß der Uebergang auf dem Kanal bereits erfolge, wenn die Kanalfracht um 10 Prozent der früher gezahlten Eisenbahnfracht billiger wäre als die frühere Gesamtfracht, Bahn- und Seetransport zusammen.

Als Unterlagen der Berechnung für die in die fraglichen Einflußgebiete hineinströmenden Güterarten und -Mengen dienten die amtlichen Statistiken und Tarife, Erkundigungen bei Syndikaten, Handelskammern und etwa 300 größeren Firmen, so daß hier zweifellos ein wertvolles Material zusammengetragen wurde, das wohl geeignet sein dürfte, die voraussichtliche Verkehrsentwicklung erkennen zu lassen. Um diese Gütermengen dann nach ihrem zukünftigen wahrscheinlichen Verkehrswege zu sichten, war die bereits erwähnte Berechnung der Frachten für Kanal und Eisenbahn nötig. Zu den tarifmäßigen Abgaben auf dem Kanal treten die Schiffs- und die Schleppkosten hinzu, die mit den Tarifabgaben erst die ganze Kanalfracht ergeben. Die Eisenbahnfrachten sind aus der Abfertigungsgebühr und dem aus den Tarifen errechneten Streckensatze ermittelt worden.

Schiffskosten.

Die Schiffskosten werden in genauer Weise aus den Anschaffungskosten, Löhnen usw. bestimmt. Ein 600-t-Schiff von 65 Meter Länge, 8 Meter Breite und 1,75 Meter Volltiefgang kostet 44 000 M. Für Zinsen und Abschreibung werden gerechnet je 5 Prozent, zusammen 10 Prozent, für Unterhaltung 2 Prozent, Versicherung 1½ Prozent, Verwaltungskosten einschließlich Haftpflichtversicherung, Gewerbesteuer usw. etwa 3 Prozent.



Es ergeben sich danach für ein 600-t-Schiff die jährlichen Schiffskosten:

1. Abschreibung und Verzinsung	4 400 M.
2. Unterhaltung und Ausrüstung	880 „
3. Versicherung	660 „
4. Löhne:	
1 Schiffsführer	1 600 „
2 Matrosen	2 400 „
5. Verwaltung usw.	1 360 „
Sa.	11 200 M./Jahr.

Bei 290 Tagen Schiffahrtsdauer entstehen somit

$$\frac{11\,200}{290} = 39 \text{ M/Tag.}$$

Der Schiffsraum soll durchschnittlich so ausgenutzt werden, daß das Schiff hin mit voller Ladung, zurück ein Fünftel beladen fährt. Unter Annahme von in der Zukunft verbesserten Hafenausrüstungen werden für Liegezeiten die Annahmen gemacht:

a) bei voller Ladung (hin):

Warten auf Ladung	2 Tage
Beladen (300 t/Tag)	2 „
Löschen (150 t/Tag)	4 „
Hin Wartezeit	8 Tage.

b) Zurück bei ⅕ Ladung:

Warten auf Ladung	2 Tage
Beladen	1 „
Löschen	1 „
Zurück Wartezeit	4 Tage.

Trotz 5 km/Std. Fahrgeschwindigkeit wird bei 13 Stunden täglicher Fahrzeit nur 60 km/Tag als Fahrleistung gerechnet. Das gleiche gilt auch als Mittelwert auf den Flüssen.

Ich gebe die Berechnung der mittleren Frachtkosten in etwas vereinfachter Form wieder. Es werden bei einer Reise in einer Richtung „n" Kilometer zurückgelegt. Bei 60 km/Tag und 3900 Pf. täglichen Schiffskosten sind dann die Gesamtkosten der Hin- und Rückreise 600 t hin, 120 t zurück:

1. Liegekosten:

$$(8 + 4)\ 3900 = 46\,800 \text{ Pf.}$$

2. Streckenkosten:

$$3900 \cdot \frac{2 \cdot n}{60} = 130 \text{ n Pf.}$$

Zusammen (46 800 + 130 n) Pf.

Bei einem mittleren Kostensatz von x 7/tkm muß dann sein

$$46\,800 + 130 \text{ n} = x \cdot \frac{600 + 120}{2} \cdot 2 \text{ n}$$

$$x = \frac{46\,800}{720 \cdot n} + \frac{130}{720} = \frac{65}{n} + 0{,}18 \text{ Pf./tkm.}$$

Entsprechend werden die Frachtkosten für diejenigen 600-t-Schiffe, die der flachen Flüsse halber nur zeitweise 600 t laden können, und die Frachten der 400-t-Schiffe berechnet.

Es wird gefunden, daß die mittleren Kosten der 600-t-Schiffe, wenn sie laden können

¼ Jahr volle Ladung
¼ Jahr ¾ „
¼ Jahr ½ „

mit ⅕ der vorstehenden Sätze als Rückfracht betragen im Mittel

$$\frac{75}{n} + 0{,}27 \text{ Pf./tkm.}$$

Als 400-t-Schiff wurde der Oderkahn mit Breslauer Maß gewählt, der zwar meist für 500 t gebaut ist, auf den meisten Wasserstraßen aber mit nur 400 t Ladung fahren kann. Als Schiffahrtsdauer ist dabei nur die Zeit von 240 Tagen angenommen worden, Anschaffungskosten 35 000 M., jährliche Kosten 9800 M., tägliche Kosten.

$$\frac{9800}{240} = 41 \text{ M/Tag.}$$

Die durchschnittlichen Frachtkosten bei voller Ladung hin, und ⅕ zurück ergeben sich zu

$$\frac{94}{n} + 0{,}28 \text{ Pf./tkm.}$$

Zur Berechnung der Tarifkilometer, die einer Fahrt zugrunde zu legen sind, sind den Streckenkilometern zuzuschlagen für Aufenthalt an einer

einschiffigen Schleuse . . . . 5 km
Schleppzugschleuse . . . . . 3,5 km
Schachtschleuse oder Hebewerk 6 km

für einen Schleppzug.

Schlepplöhne.

Die Schlepplöhne auf dem Mittellandkanal wurden nach dem Schlepplohntarif errechnet, auch als Mittelsatz für volle Ladung hin, ein Fünftel zurück. Es ergaben sich folgende Mittelsätze: (Siehe nebenstehende Tabelle.)

Die künftig zu rechnenden Schlepplöhne für die anderen Wasserstraßen wurden, soweit nicht Tarife vorlagen, aus den gezahlten Frachten ermittelt, z. B. Weser (Minden—Bremen) 0,12 Pf. pro Tonnenkilometer, Minden — Hameln 1 Pf. pro Tonnenkilometer, Bremen — Minden 0,75 Pf. pro Tonnenkilometer usw.

Gütertarif-Klasse	Tarif-Abgabe auf der Hauptstrecke des M. = K. Pf./tkm	Schlepplöhne in Mittel 600-t- und 400-t-Schiffe mit voller Ladung hin, $^1/_5$ zurück	Schlepplöhne in Mittel 600-t-Schiffe, die hin in Mittel nur 400 t laden, zurück $^1/_5$
1. Baumwolle, Getreide, Eisenwaren, Obst, Fette, Petroleum, usw. . . .	1,0	0,25	0,325
2. Eisenröhren, neue Schienen, Jute, feine Tonwaren, Wolle, Zucker (roh) usw.	0,875	0,238	0,313
3. Bruch- und Alteisen, Samen, bearbeitete Steine, grobe Tonwaren	0,75	0,225	0,30
4. Kalk, Salze, Tras, Zement	0,625	0,213	0,288
5. Erze, Düngemittel, Erde, Kohlen usw.	0,5	0,20	0,275
6. Kalidüngesalz.	0,25	0,175	0,25

Die Schiffahrtsabgaben sind nach den bestehenden Tarifen angesetzt worden. Ein Vergleich der Frachtkosten, die auf Grund der vorstehend gefundenen Sätze errechnet worden sind, zeigt eine gute Uebereinstimmung mit den zurzeit gezahlten Frachten.

Als weitere Unkosten sind dann die mittleren Versicherungskosten, die Umschlagskosten und Hafengebühren errechnet und zusammengestellt worden. Ein Anhang gibt das Güterverzeichnis zur Berechnung der Abgaben auf dem Mittellandkanal. Auf Grund dieser Zahlen sind dann die Einflußgebiete für die verschiedenen Güterarten bestimmt worden. Das ausschlaggebende Gut ist, wie bei allen großen Verkehrsnetzen, die Kohle. Es soll deshalb für dieses Gut ein kleines Stück der Ermittlung hier wiedergegeben werden:

Kohlenversand aus dem Ruhrgebiet

Warengattung	Von — nach	Direkte Bahnfracht				Gesamtfracht unter Benutzung der Wasserstraße: 1. Bei Benutzung der nördlichen Kanallinie									2. Bei Benutzung einer anderen Wasserstraße								
		Tarifklasse	Eisenbahnfracht	Davon 15% Vorsprung	Einzusetzende Fracht	km	Kahnkosten	Schleppkosten	Abgaben	Frachtversicherung	Reine Wasserfracht	Umschlagkosten	Anschlußfracht	Gesamtfracht	km	Kahnkosten	Schleppkosten	Abgaben	Frachtversicherung	Reine Wasserfracht	Umschlagkosten	Anschlußfracht	Gesamtfracht
Steinkohlen						Umschlag in Lehrte									Bei Benutzung der südlichen Kanallinie								
	Langendreer—Uelzen .	A. T. 2	7,70	1,15	6,55	301 (319)	1,22	0,60	1,51	0,05	3,38	0,75	3,00	7,13	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Eschede		7,00	1,05	5,95		1,22	0,60	1,51	0,05	3,38	0,75	1,80	5,93	—	—	—	—	—	—	—	—	—
						Umschlag in Oebisfelde																	
	„ Salzwedel		8,70	1,30	7,40	372 (390)	1,35	0,74	1,86	0,06	4,01	0,75	2,50	7,26	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Stendal . .		8,70	1,30	7,40		1,35	0,74	1,86	0,06	4,01	0,75	2,50	7,26	—	—	—	—	—	—	—	—	—
						Umschlag in Braunschweig																	
	„ Börssum		6,90	1,04	5,86	354 (375)	1,33	0,71	1,77	0,06	3,87	0,75	1,30	5,92	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ Jerxheim		7,50	1,12	6,38		1,33	0,71	1,77	0,06	3,87	0,75	1,70	6,32	—	—	—	—	—	—	—	—	—
						Umschlag in Neuhaldensleben									Umschlag in Jerxheim								
	„ Eilsleben		8,00	1,20	6,80	409 (430)	1,43	0,82	2,05	0,07	4,37	0,75	1,70	6,82	—	1,38	0,77	1,93	0,06	4,14	0,75	1,40	6,29
						Umschlag in Magdeburg																	
	„ Oschersleben .		8,00	1,20	6,80	437 (462)	1,48	0,87	2,18	0,07	4,60	0,75	1,60	6,95	—	—	—	—	—	—	—	—	—
						Umschlag in Schönebeck																	
	„ Sondersleben .		8,50	1,28	7,22	468 (496)	1,54	0,87 0,37	2,17 0,01	0,07	5,03	0,75	1,80	7,58	—	—	—	—	—	—	—	—	—
															Umschlag in Braunschweig								
	„ „ Oebisfelde . .		7,50	1,12	6,38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	337 (355)	1,29	0,67	1,69	0,05	3,70	0,75	1,80	6,25
						Umschlag in Halle									Umschlag in Halle								
	„ Halle . .		9,00	1,35	7,65	—	3,17	0,87+18 +0,25	2,18 0,01 0,10	0,11	6,87	0,75	—	7,62	—	—	—	—	—	7,11	0,75	—	7,86
						Umschlag in Wallwitzhafen									Umschlag in Wallwitzhafen								
	„ Bitterfeld		9,40	1,41	7,99	502 (530)	2,18	0,35 1,20	2,17 0,02	0,08	6,00	0,75	1,30	8,05	—	—	—	—	6,20	0,75	1,30	—	8,25

Es muß darauf aufmerksam gemacht werden, daß die Berechnungen sich auf den bestehenden Bahn- und Kanaltarifen aufbauen, daß also alle gezogenen Schlüsse nur soweit richtig sind, als der entsprechende Gütertarif keine Aenderung erfährt. Auf Grund der errechneten Tabellen gibt die Denkschrift dann die Einflußgebietsgrenzen zeichnerisch in vielen Plänen wieder. Die vorgenannten Frachtberechnungen finden sich im letzten Teile der Denkschrift.

Im Hauptteil findet sich des weiteren die Besprechung der einzelnen Güterarten, wie ihr Verkehr durch die Erbauung des Kanals beeinflußt werden wird und welche Mengen den Statistiken zufolge wahrscheinlich den Kanal durchlaufen werden. Dabei ist unterschieden worden:

a) Der gegenwärtige Verkehr auf Eisenbahnen und Wasserstraßen,
b) die durch den Kanal neu entstehenden Verkehrsbeziehungen.

Diese Untersuchungen auch nur auszugsweise hier wiederzugeben, würde zu weit führen. Nur auf einige Punkte sei hingewiesen:

(Sp.-T. II) eine Frachtersparnis gegenüber dem Bahnwege, z. B. von Gelsenkirchen nach Berlin, in Höhe von 7,3 M/t erfahren; selbst nach Leipzig würde die Ersparnis 2,60 M/t betragen. Einen großen Nutzen wird auch Peine erzielen. Das Eisen kann überhaupt mehr als anderes Material als ersetzbares Gut betrachtet werden, so daß starke Verschiebungen der Absatzgebiete zu erwarten sind.

Die Denkschrift geht aber auch hier vorsichtig vor, die errechneten Mengen wären die Mindestmengen, die zu erwarten wären. — Holz kommt hauptsächlich als Rückfracht in Frage. Es handelt sich vorwiegend um Grubenholz aus den Gegenden östlich der Elbe, das nach Westfalen mit dem Mittelpunkte Dortmund geht. Die großen Holzmengen Ostpreußens und Polens sind nicht aufgenommen, da angenommen wird, daß sie wie früher über See und den Rhein hinauf gelangen werden. Viel Verkehr ist aber aus Brandenburg und Posen zu erwarten, besonders aus den Gebieten, die ein entwickeltes Fluß- und Kanalnetz aufweisen. Bau- und Nutzholz kommt ebenfalls in Frage, da es auf der Eisenbahn einen viel höheren Tarif hat. — Düngemittel könnten eine große Rolle spielen, wenn die Bahn nicht Düngemittel so besonders günstig behandelte.

II. Zusammenstellung des Gesamtverkehrs der Einnahmen für das Jahr 1912

Art der Beziehung	Gesamter Kanalverkehr	1000 Tonnen			Millionen Tonnenkilometer auf dem Kanal				Einnahmen in 1000 M. aus den Kanalabgaben auf dem Kanal			
		Ortsverkehr	von und nach dem Kanalgebiet	Gesamtverkehr	Hannov.-Magdbg.	Hannov.-Bevergern	Bevergern-Rhein 80 v. H.	Zusammen	Hannov.-Magdbg.	Hannov.-Bevergern	Bevergern-Rhein 80 v. H.	Zusammen
Nördliche Linie												
Aus bestehenden Verkehrsbeziehungen	bisher nur p. Bahn 80 v. H.	2 515	1 514	3 567	360	432.9	228.1	1 021.0	2 210	2 464	1 318	5 932
	bisher schon zu Wasser	633	53	1 338	186.5	221.0	99.2	506.7	1 162	1 370	652	3 184
	zusammen	3 148	1 567	4 905	546.5	953.9	327.3	1 528.7	3 372	3 834	1 970	9 176
Aus neuen Verkehrsbeziehungen	bisher nur p. Bahn 80 v. H.	956	198	1 367	180.6	222.0	121.6	524.2	998	1 220	673	2 891
	bisher schon zu Wasser	260	—	2 142	306.4	368.4	205.5	880.3	1 641	1 973	1 107	4 721
	zusammen	1 216	198	3 509	487.0	509.4	327.1	1 404.5	2 639	3 193	1 780	7 612
	Gesamtsumme	4 364	1 765	8 414	1 033.5	1 244.3	654.4	2 933.2	6 011	7 027	3 750	16 788
Südliche Linie												
Aus bestehenden Verkehrsbeziehungen	bisher nur p. Bahn 80 v. H.	2 416	1 643	3 637	420.4	453.3	239.5	1 113.2	2 573	2 564	1 375	6 512
	bisher schon zu Wasser	626	366	1 646	237.4	220.1	98.6	556.1	1 461	1 361	646	3 468
	zusammen	3 042	2 009	5 283	657.8	673.4	338.1	1 669.3	4 034	3 925	2 021	9 980
Aus neuen Verkehrsbeziehungen	bisher nur p. Bahn 80 v. H.	961	291	1 460	222.8	238.1	130.3	591.2	1 225	1 300	718	3 243
	bisher schon zu Wasser	260	—	2 142	364.2	368.4	205.5	938.1	1 950	1 973	1 107	5 030
	zusammen	1 221	291	3 602	587.0	606.5	535.8	1 529.3	3 175	3 273	1 825	8 273
	Gesamtsumme	4 263	2 300	8 885	1 244.8	1 279.9	673.9	3 198.6	7 209	7 198	3 846	18 253

Die westfälische Kohle würde bei Benutzung des Kanals für viele Städte gegenüber dem Bahnweg eine Ersparnis erzielen, z. B. bis Berlin von 4,02 M über die Nordlinie und 3,80 M über die Südlinie*). Der Kanal wird die Folge haben, daß das unnatürliche Verfahren aufhört, Kohlen mit billigem Ausnahmetarif nach Hamburg zu Bahn und von dort elbaufwärts zu Wasser nach Berlin zu senden. Man rechnet mit einer teilweisen Verdrängung der schlesischen Kohle und einem gänzlichen Ersatz der englischen Kohle durch die westfälische Kohle für den Osten Deutschlands. Es handelt sich hierbei natürlich bis zu einem gewissen Grade um Schätzungen, da die Qualität der Ware neben den Frachtkosten stark mitspricht. Daß die schlesische Kohle in nennenswertem Maße verdrängt werden wird, ist mir zweifelhaft. Bei der englischen Kohle ist das der politischen Lage halber leichter möglich. Immerhin ist die Menge der verdrängten schlesischen Kohle vorsichtig eingeschätzt worden.

Das Eisen wird auf dem Kanal neben der Kohle eine große Rolle spielen. Auch hier wird zum Nutzen unserer Volkswirtschaft der Versand nach Berlin über Hamburg verschwinden. Die höhere Tarifierung des Eisens macht sich hier besonders bemerkbar, es wird das Eisen

*) Die Zahlen auf S. 39 der D. Sch. enthalten Druckfehler.

Der Bahnversand wird auch deshalb meist bevorzugt werden, weil die Düngemittel flach über das ganze Land verteilt werden müssen und dabei die 10- oder 15-t-Ladung der Bahn bequemer ist. Nur wo keine Anschlußfrachten nötig sind, kommt bei 400-t-Schiffen der Wasserweg in Frage, bei 600-t-Schiffen zum Teil auch dort, wo noch eine Anschlußfracht hinzukommt. So ist auf Versand von Thomasmehl aus dem Ruhrgebiet nach Westen und von Kali aus dem Kanalgebiet zwischen Hannover und Magdeburg nach Osten und Westen zu rechnen. Dabei ist angenommen, daß die Ostzechen nach Osten, die Westzechen nach Westen liefern werden. Von Einfluß wird der Absatz nach Holland, Belgien und auch Uebersee sein.

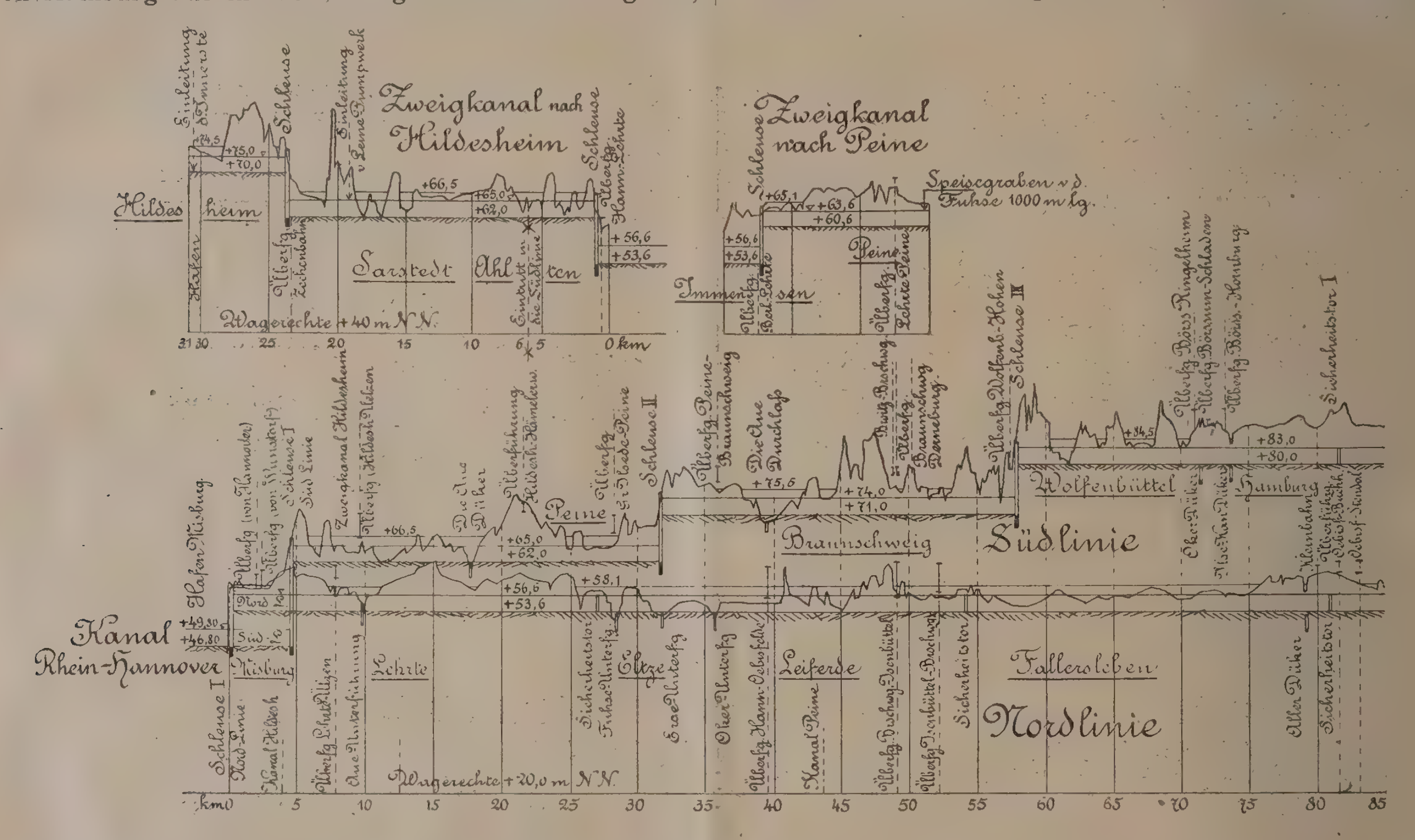
Steinsalz und Chlorkalium spielen nur eine geringe Rolle, da es meist der Bahn verbleiben wird, oder wie von Staßfurt die Elbe hinabgeht. Kalk und Zement haben große Ersparnisse an Fracht zu erwarten, sie kommen vor allem als Verkehr zwischen großen Städten in Rechnung.

Getreide und Mehl gehören zu den hochwertigen Gütern mit hohem Eisenbahntarif. Sie eignen sich gut

für den Kahntransport und werden in größeren Mengen auf dem Kanal verkehren. Hierbei wird auch der Einfluß des Hohenzollern-Kanals wesentlich sein, der viele Ladungen, die früher von Stettin über See den Rhein hinaufgingen, dem Mittellandkanal zuführen wird. Danzig und Königsberg werden jedoch ihren Verkehr behalten, da die Zuführung zum Mittellandkanal zu teuer würde. Für das Getreide ist das Kanalgebiet selbst von Wichtigkeit, da es große Ueberschüsse an den Westen abgibt.

Zucker verhält sich ähnlich wie das Getreide; hier kann auch darauf gerechnet werden, daß ein großer Teil des Verbrauchszuckers, der bisher über Hamburg zum Rhein ging, künftig den Kanal benutzen wird.

Reis und Petroleum, die denselben Eisenbahntarif haben, werden von Bremen aus den Kanalweg benutzen und in nennenswerter Menge auftreten. Jute wird von Hamburg aus in das Kanalgebiet zu Wasser gehen,



Kleie und Oelkuchen aber nur selten und in geringer Menge auf dem Kanal zu finden sein. Von größerer Bedeutung wird der Versand von Steinen und Erden sein. Hier ist angenommen, daß der Kanal keinen Verkehr von der Bahn abziehen wird, sondern nur einen Teil des Verkehrs anziehen wird, der bisher auf anderen Wasserstraßen verlief. Diese Güter können im allgemeinen Eisenbahnanschlußfrachten nicht mehr tragen.

Außer Betracht geblieben sind viele Massengüter, die auf der Bahn einen besonders billigen Ausnahmetarif haben, auf dem Kanal aber zu reichlich hohen Tarifen gefahren werden. Dazu gehören Baumwolle, Erze, Steinkohlenteeröl und andere.

Vielfach scheint die Denkschrift in ihrer Vorsicht etwas zu weit gegangen zu sein. Nur in wenigen Punkten hätte sie vorsichtiger sein müssen. Diese Feststellung ist bestimmend für den Wert der Denkschrift, soweit es das Kanalunternehmen überhaupt, ohne Vergleich der Linien, betrifft. — Alle Verkehrsbeziehungen werden gegliedert in

a) der gegenwärtige Verkehr,
1. soweit er von den Eisenbahnen,
2. soweit er von anderen Wasserstraßen auf den Kanal übergehen wird;

b) den durch die Kanalbahnen geschaffenen Verkehr mit der gleichen Unterteilung wie bei „a".

Die ganze Verkehrsermittlung wurde für das Jahr 1912 durchgeführt, so, als ob der Kanal dann schon bestanden hätte. Es wurde festgestellt, daß die Verkehrszunahme im Wagenladungsverkehr für die wichtigeren Städte von Hannover bis Magdeburg 4,1 %/Jahr in den zehn Jahren von 1902 bis 1912 war, daß die entsprechende Zunahme auf den vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands (1901 bis 1911) 5,8%/Jahr und die mittlere Zunahme in allen deutschen Seehäfen (1873 bis 1911) 4,5 %/Jahr war.

In vorsichtiger Weise wurde dann als mittlere Steigerung des Kanalverkehrs nur der Satz von 3 % gewählt.

Als Beispiel, wie dann die Mengenberechnungen im einzelnen durchgeführt wurden, werden die folgenden Tabellen für den wichtigsten Stoff, die Kohle, wiedergegeben. B e s t e h e n d e r V e r k e h r, d e r v o n d e r E i s e n b a h n ü b e r n o m m e n w i r d.

Steinkohlenversand vom Ruhrgebiet zu Wasser in das Kanalgebiet

Zu Wasser bis	Ortsverkehr 1000 t	Orts- u. Umschlagverkehr 1000 t	Davon schon jetzt über Hannover 1000 tkm	Mithin neu auf Rhein.-Hann.-Kanal 1000 t	km	Neu auf Kanal: Hann.-Magdeburg 1000 tkm	Neu auf Kanal: Hann.-Bevergern (172 km) 1000 tkm	Neu auf Kanal: Beverg Gelsenkirchen (119 km) 1000 tkm
Nördliche Linie.								
Lehrte	60	81	80	1	10	810	170	120
Sehnde	37	44	44	—	9	400	—	—
Sarstedt	15	16	15	1	23	370	170	120
Hildesheim . . .	98	141	–	141	34	4 790	24 250	16 780
Peine*)	378	391	385	6	29	11 330	1 030	710
Meinersen . . .	1	5	2	3	33	160	520	360
Isenbüttel	1	10	—	10	52	520	1 720	1 190
Oebisfelde . . .	23	70	—	70	81	5 670	12 040	8 330
Braunschweig . .	140	201	—	201	63	12 650	34 570	23 920
Fallersleben . . .	7	9	—	9	63	570	1 550	1 070
Neuhaldensleben	40	52	—	52	118	6 140	8 950	6 190
Wolmirstedt . . .	7	9	—	9	134	1 210	1 550	1 070
zusammen	807	1029	526	503		44 620	86 520	59 860

*) Diese Zahlen sind unter der Voraussetzung berechnet, daß der Kanal bis Peine fortgeführt ist.

Zu Wasser bis	Orts-verkehr 1000 t	Orts- u. Umschlag-verkehr 1000 t	Davon schon jetzt über Hannover 1000 tkm	Mithin neu auf Rhein-Hann.-Kanal 1000 t	km	Neu auf Kanal: Hann.-Magdeburg 1000 tkm	Hann.-Bevergern (172 km) 1000 tkm	Beverg. Gelsenkirchen (119 km) 1000 tkm
Südliche Linie.								
Sehnde	37	44	44	—	9	400	—	—
Sarstedt	15	16	15	1	23	370	170	120
Hildesheim	98	141	—	141	34	4 790	24 250	16 780
Peine *)	378	392	385	7	27	10 570	1 200	830
Braunschweig	140	188	—	188	46	8 650	23 340	22 370
Wolfenbüttel	15	18	—	19	58	1 100	3 260	2 260
Börssum	5	72	—	72	70	5 040	12 370	8 570
Jerxheim	3	34	—	34	94	3 190	5 850	4 050
Oschersleben	8	121	—	121	116	14 040	29 810	14 400
Blumenberg bis Etgersleben	1	110	—	110	132	14 520	18 920	13 090
zusammen	700	1137	444	693		62 670	119170	82 470

Steinkohlenversand vom Ruhrgebiet über den Kanal nach Magdeburg und weiter

	Ortsverkehr t Nordlinie u. Südlinie	Orts- u. Umschlagverkehr t Nordlinie	Orts- u. Umschlagverkehr t Südlinie
Provinz Sachsen	230 000	507 000	478 000
Provinz Brandenburg (ohne Groß-Berlin)	65 000	208 000	
Berlin	231 000	231 000	
Berliner Vororte	87 000	87 000	
Lübeck, Kiel, Rendsburg	390 000	390 000	
Vorpommern	—	10 000	
Elbe von Dömitz bis Lauenburg	12 000	12 000	
zusammen	1 015 000	1 445 000	1 416 000

Durchgangsverkehr der	t	Hannover bis Magdeburg km	Zurückgel. 1000 tkm a. d. Kanalstrecke: Hannover-Magdeburg	Hannover-Bevergern (172 km)	Bevergern-Gelsenkirchen (119 km)
Nordlinie	1 445 000	143	206 600	248 500	171 900
Südlinie	1 416 000	169	239 200	243 400	168 300

Diese Berechnungen wurden nach Angaben des Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikates vervollständigt, so daß auch hierin eine Gewähr für genügende Genauigkeit gegeben ist. In ähnlicher Weise sind die anderen Güterarten behandelt worden.

Nicht berücksichtigt wurde der Verkehr, der Strecken unter 100 Kilometer Länge zurücklegt, ferner der Verkehr von Frachtdampfern, der für die Beförderung von Stückgut und Eilsendungen eine Rolle spielen wird.

Die Ertragsfähigkeit des Kanales Hannover-Elbe.

Aller Verkehr, der auf der älteren Strecke Rhein—Hannover infolge Erbauung der neuen Strecke entstehen wird, wird der neuen Strecke zugute gerechnet, und zwar auf der schleusenlosen Strecke Hannover—Bevergern ganz, auf der Strecke Bevergern—Rhein, deren Schleusenbetrieb durch den Mehrverkehr verteuert wird mit 80 Prozent. Um die Wintersperre auf dem Kanal zu berücksichtigen, wurde aller Verkehr, der von den Eisenbahnen übergeht, nur mit 80 Prozent eingesetzt.

In einer größeren Tabelle sind dann die Tarifeinnahmen für jede Güterart getrennt errechnet worden, daraus wurde dann die untenstehende Tabelle zusammengestellt.

Zu dieser Zusammenstellung ist zu bemerken, daß die so viel größere Zahl an Tonnenkilometer bei der Südlinie vorwiegend eine Folge ihrer größeren Länge ist, ein Punkt, auf den die Denkschrift später selbst hinweist. Um nun den Ertrag des Unternehmens zu finden, wurden die Verkehrszahlen des Jahres 1912 für die mit 1922 als beginnend angenommenen Betriebsjahre des Kanales um jährlich drei Prozent gesteigert, es wurde dann gerechnet, daß von diesem gesteigerten Verkehr im ersten Betriebsjahre 30 Prozent einträte, daß von der weiter gesteigerten Verkehrszahl des zweiten Jahres (1923) 50 Prozent, dann 60 Prozent, 65 Prozent, 70 Prozent usw. zu rechnen sei, so daß 1932 der ganze jährlich um drei Prozent gesteigerte Verkehr einträte. Der rechnungsmäßige gesteigerte

Ertragsberechnung des Kanals von Hannover zur Elbe

	v. H. des rechnungsmässigen Verkehrs	Gesamtverkehr in 1000 t Nordlinie	Gesamtverkehr in 1000 t Südlinie	Gesamtverkehr in Mill. tkm Nordlinie	Gesamtverkehr in Mill. tkm Südlinie	Einnahmen in 1000 M. auf dem Kanal von Hannover zur Elbe Nordlinie	Kanal von Hannover zur Elbe Südlinie	ganzen Mittellandkanal Nordlinie	ganzen Mittellandkanal Südlinie	Bei Ausgaben von 5 660 000 M. auf der Nordlinie: Fehlbetrag in 1000 M.	Ueberschuss in 1000 M.	Bei Ausgaben von 6 740 000 M. auf der Südlinie: Fehlbetrag in 1000 M.	Ueberschuss in 1000 M.	Nach Tilgung der Fehlbeträge Gesamtüberschuss in 1000 M. Nordlinie	Südlinie
1. Ohne Berücksichtigung der Einnahmen aus den durch den Kanal neugeschaffenen Verkehrsbeziehungen															
Rechnungsmässiger Anfangsverkehr 1922		6 590	7 090	2 050	2 240	4 530	5 420	12 340	13 410						
Wirklicher Anfangsverkehr 1922	30	1 980	2 130	620	670	1 [illegible]60	1 620	3 700	4 020	1 960	—	2 720	—	— 1 960	— 2 750
Verkehr im 2. Jahr 1923	50	3 390	3 650	1 060	1 150	2 330	2 790	6 360	6 910	—	700	—	170	— 1 260	— 2 550
„ „ 3. „ 1924	60	4 200	4 510	1 300	1 430	2 880	3 450	7 880	8 550	—	2 220	—	1 810	+ 960	— 740
„ „ 4. „ 1925	65	4 680	5 030	1 450	1 590	3 220	3 850	8 780	9 550	—	3 120	—	2 810	+ 4 080	+ 2 070
„ „ 5. „ 1926	70	5 200	5 580	1 610	1 770	3 570	4 270	9 750	10 580	—	4 090	—	3 840	+ 8 170	+ 5 910
„ „ 6. „ 1927	75	5 730	6 160	1 780	1 950	3 950	4 710	10 770	11 690	—	5 110	—	4 950	+ 13 280	+ 10 860
„ „ 7. „ 1928	80	6 300	6 770	1 960	2 140	4 [illegible]30	5 170	11 840	12 840	—	6 180	—	6 100	+ 19 460	+ 16 960
„ „ 8. „ 1929	85	6 900	7 410	2 140	2 340	4 740	5 660	12 950	14 070	—	7 290	—	7 330	+ 26 750	+ 24 290
„ „ 9. „ 1930	90	7 520	8 060	2 340	2 550	5 170	6 170	14 120	15 350	—	8 460	—	8 610	+ 35 210	+ 32 900
„ „ 10. „ 1931	95	8 190	8 770	2 550	2 780	5 620	6 710	15 380	16 690	—	9 720	—	9 950	+ 44 930	+ 42 850
„ „ 11. „ 1932	100	8 870	9 540	2 760	3 040	6 100	7 290	16 600	18 050	—	10 940	—	11 310	+ 55 870	+ 54 160
„ „ 12. „ 1933	100	9 140	9 800	2 840	3 100	6 280	7 400	17 120	18 600	—	11 460	—	11 860	+ 67 330	+ 66 020
2. Unter Berücksichtigung des gesamten zu erwartenden Kanalverkehrs															
Rechnungsmässiger Anfangsverkehr 1922		11 320	11 950	3 950	4 300	8 080	9 690	22 600	24 600						
Wirklicher Anfangsverkehr 1922	30	3 400	3 580	1 190	1 290	2 430	2 900	6 780	7 380	—	1 120	—	640	1 120	640
Verkehr im 2. Jahr 1923	50	5 830	6 150	2 040	2 220	4 170	4 980	11 640	12 680	—	5 980		5 940	7 100	6 589
„ „ 3. „ 1924	60	7 200	7 600	2 560	2 730	5 150	6 180	14 400	15 670	—	8 740	—	8 980	15 840	15 510
„ „ 4. „ 1925	65	8 040	8 470	2 810	3 050	5 740	6 900	16 080	17 480	—	10 420	—	10 740	26 260	26 250
„ „ 5. „ 1926	70	8 900	9 400	3 110	3 390	6 370	7 670	17 840	19 370	—	12 180	—	12 630	38 440	38 880
„ „ 6. „ 1927	75	9 840	10 360	3 430	3 730	7 020	8 470	19 680	21 400	—	14 020	—	14 660	52 460	53 540
„ „ 7. „ 1928	80	10 820	11 410	3 780	4 120	7 720	9 340	21 600	23 500	—	15 940	—	16 760	68 400	70 300
„ „ 8. „ 1929	85	11 850	12 500	4 140	4 490	8 450	10 210	23 600	25 700	—	17 940	—	18 960	86 340	89 260
„ „ 9. „ 1930	90	12 890	13 600	4 490	4 900	9 230	11 130	25 800	28 000	—	20 140	—	21 260	106 480	110 520
„ „ 10. „ 1931	95	14 050	14 800	4 890	5 330	9 510	12 020	28 000	30 500	—	22 340	—	23 760	128 820	134 280
„ „ 11. „ 1932	100	15 220	16 100	5 310	5 780	10 880	13 020	30 400	33 100	—	24 740	—	26 360	153 560	160 640
„ „ 12. „ 1933	100	15 680	16 520	5 460	5 950	11 220	13 440	31 300	34 100	—	25 640	—	27 360	179 200	188 000

*) Diese Zahlen sind unter der Voraussetzung berechnet, daß der Kanal bis Peine fortgeführt ist.

Verkehr ist dabei unabhängig von den Prozentsätzen der ersten zehn Betriebsjahre. So ergab sich dann die folgende Zusammenstellung, in der allerdings die Erbauung der zweiten und dritten Schleusen nicht berücksichtigt ist. Hierauf gehe ich in dem folgenden Teil näher ein. Die Zusammenstellung zeigt die großen Ueberschüsse, die der Kanal abwerfen muß, die so groß sind, daß bei Eintreten des vollen Verkehrs im Jahre 1932 die Baukosten bereits völlig getilgt sein werden.

Die Denkschrift stellt des weiteren Betrachtungen an über den wirtschaftlichen Wert des Kanales im allgemeinen und die Bedeutung der Führung als Nord- oder Südlinie. Es wird auf die Vorteile hingewiesen, die die betreffenden Landesteile von dem Kanale infolge der billigeren Frachten erwarten können. Eine Schädigung der Eisenbahnen sei nicht zu erwarten, eher eine Förderung. Aufgabe der künftigen Tarifpolitik wird es sein, eine Schädigung ungünstig betroffener Landesteile, wie z. B. Schlesiens zu verhindern. Auch wird durch den Ausbau weiterer Verkehrswege in dieser Beziehung viel getan werden können. Wenn die Denkschrift schließlich sagt,

> „Man wird sich kein abschließendes Urteil über den wirtschaftlichen Wert der neuen Wasserstraße bilden können, ohne durch weitere Untersuchungen, deren Unterlagen durch die vorliegende Denkschrift geschaffen sind, nachzuweisen, welche Vorteile und Nachteile der Landwirtschaft, dem Handel, der Schiffahrt und der Industrie durch den Kanal erwachsen werden und welche Gebiete Deutschlands daran besonders beteiligt sind.“

so wird man ihr darin voll zustimmen können.

Die Bedeutung der Führung als Nordlinie oder Südlinie wird nur sehr kurz behandelt, ein großer Teil des darin Gesagten ist bereits in der Einleitung ausgeführt worden. Aufgabe des folgenden Aufsatzes soll es sein, weiteres Material gerade in dieser Beziehung zu bringen. In dem Schlußworte wird noch einmal das Wesentlichste der Untersuchungen zusammengefaßt. Es wird ausgeführt, daß die Südlinie 26½ Millionen Mark mehr koste, aber 0,120 Millionen M./Jahr geringere Betriebskosten habe als die Nordlinie*). Der Vorteil der Südlinie läge auf wirtschaftlichem Gebiete.

Wie weit diese Ansicht richtig ist, soll auch in der folgenden Arbeit untersucht werden.

Das Schlußwort betont noch einmal, daß es nicht ihre Aufgabe sei, zu entscheiden, ob die Nordlinie oder die Südlinie zu erbauen sei, sondern daß es darauf ankam, die Bauwürdigkeit der Großschiffahrtsverbindung zwischen dem Rhein-Weser und Elbe-Oder-Gebiet nachzuweisen. Daß der verdienstvollen Arbeit dieser Nachweis geglückt ist, muß voll zugegeben werden.

Die Denkschrift schließt wirkungsvoll mit dem bekannten Ministerwort:

Früher oder später,
Gebaut wird er doch!

*) Dieser Nachteil der Nordlinie, der durch die so viel höheren Gesamtjahreskosten der Südlinie allerdings völlig in das Gegenteil verkehrt wird. Die 26½ Millionen Mehrkosten erfordern ja an Zinsen und Tilgung allein bereits rund 1 200 000 M pro Jahr mehr, als bei der Nordlinie erforderlich.

Das Handbuch des Wasserbaues von Engels

Wenn ein allgemein als hervorragend anerkannter Wasserbautechniker wie der Geheime Hofrat, Professor Dr.-Ing. Hubert Engels in Dresden es unternimmt, ein Handbuch des Wasserbaues zu schreiben, kann man etwas Mustergültiges erwarten.*) Es bleibt aber ein kühnes Unternehmen. Das von Engels gerne angeführte Handbuch der Wasserbaukunst des „alten Hagen“, das vor etwa 70 Jahren erschien, hatte bereits neun Bände, und seitdem hat sich der Umfang des Gebietes außerordentlich vergrößert. Einzelne Teile davon sind zu ganz neuen Sonderwissenschaften geworden, wie z. B. der Ausbau der Wasserkräfte, und es scheint heute, selbst für einen Hochschulprofessor, schwer, wenn nicht unmöglich, das ganze Gebiet des Wasserbaues zu beherrschen, d. h. die Fortschritte der Wissenschaft in allen seinen Teilen zu kennen und richtig zu beurteilen. Das einzige, alle Teile, mit Ausnahme des oft gleichfalls dahin gerechneten Grundbaues, umfassende Handbuch war seit Hagen der III. Teil des gleichfalls in dem unten genannten Verlage erscheinenden Handbuchs der Ingenieurwissenschaften, und dies ist aus dem angeführten Grunde als Sammelwerk herausgegeben, indem die einzelnen Abschnitte von verschiedenen auf den betreffenden Gebieten besonders erfahrenen Ingenieuren bearbeitet wurden. In neuester Auflage umfaßt dieser dritte Teil, Wasserbau, bereits 13 stattliche Bände großer Form; es kann daher nicht als Lehrbuch für Studierende oder Laien bezeichnet werden, da der große Umfang und die Kosten in der Regel nicht erlauben, es zu beschaffen und durchzulesen. Jeder einzelne Band ist aber für das betreffende Sondergebiet ein Nachschlagebuch von großem Wert. Das Ganze leidet, wie alle Sammelwerke, an Einheitlichkeit und Gleichmäßigkeit der Bearbeitung.

Mit Recht sagt daher Engels in seinem Vorwort, daß ein einheitliches neues Werk über Wasserbau zurzeit fehlte. Bei dem großen Umfange des Stoffes hat er sein Unternehmen beschränkt und neben dem erwähnten Grundbau auch andere Teile, wie die Wasserversorgung und die Entwässerung der Städte ganz fortgelassen. Trotzdem blieb das Gebiet des Wasserbaues noch sehr groß, und es muß als eine Meisterleistung bezeichnet werden, daß es Engels gelungen ist, das wichtige und wesentliche in zwei Bänden mit 1500 Seiten zu vereinigen. In der Auswahl dessen, was ihm wichtig und wesentlich scheint, spiegelt sich die Persönlichkeit und der wissenschaftliche Standpunkt des Verfassers, und die Fachgenossen werden darüber keineswegs einig sein; aber dies Persönliche gibt dem Buche auch das einheitliche, das allen Sammelwerken leider fehlt. Das zeigt sich besonders, wenn er die Ergebnisse seiner berühmten Modellversuche auf verschiedenen Gebieten des Wasserbaues mitteilt und gegen andere ältere Ansichten verteidigt. Gerade auf Studierende werden diese Abschnitte recht anregend und zur Nachfolge anspornend wirken. In erfolgreicher Weise hat sich Engels auch bei der Mitteilung von Beispielen über ausgeführte Bauten beschränkt, indem er die älteren Anlagen unberücksichtigt gelassen hat; dagegen sind die theoretischen Untersuchungen mit Recht ausführlich gehalten und durch Rechnungsbeispiele erläutert. Man merkt, daß in erster Linie die Absicht vorlag, den jungen ins Leben tretenden Ingenieur mit dem nötigen Rüstzeug ohne überflüssige und veraltete Anhängsel zu versehen. Daneben wird aber auch dem reiferen Wasserbaumeister eine gute Gelegenheit gegeben, das alte Wissen aufzufrischen und die neueren Ergebnisse der Wissenschaft kennen zu lernen. Gerade in letzterer Beziehung ist das richtige Maß gut getroffen.

Während der erste Band dem Wasserbau im allgemeinen, sowohl im Binnenlande wie am Meer, gewidmet ist, dem Vorkommen und den Bewegungen des Wassers (Teil I), der Gewässerkunde (II), dem Flußbau (III), den Stauanlagen (IV), dem Schutze des Landes gegen das Wasser (V), und dem landwirtschaftlichen Wasserbau (VI), wird im zweiten Bande der „Verkehrswasserbau“ behandelt, d. h. die Ausnutzung des Wassers zum Betrieb

*) Handbuch des Wasserbaues für das Studium und die Praxis; 2 Bände mit 1499 Seiten und 1623 Textabbildungen; Leipzig und Berlin bei Wilhelm Engelmann. Preis 100 M.

der Schiffahrt. Die darauf bezüglichen vier Teile sind für die Leser dieser Zeitschrift von besonderem Wert. Zunächst wird ein allgemeiner Teil über die Schiffahrt (VII) vorausgeschickt, der den Bauingenieur über die Forderungen unterrichtet, die von der Schiffahrt an die von ihm herzustellenden Anlagen, Schleusen, Kanäle und Häfen, gestellt werden. Es werden darin die Grundbegriffe aus dem Schiffbau, die Maße, Formen und Gewichte der Schiffe, die zeichnerische Darstellung des Schiffskörpers, die Takelung und Ausrüstung der Schiffe, ihre Fortbewegung und die Schiffahrtzeichen besprochen. Die Teilung des Stoffs zwischen Seeschiffahrt und Binnenschiffahrt ist allerdings unzweckmäßig, weil die allgemeinen Grundbegriffe und Grundsätze für beide gelten. Das trifft besonders auf den Schiffswiderstand zu, der dabei an zwei verschiedenen Stellen behandelt werden muß. Doch ist ihm mit Recht viel Platz eingeräumt, und die Ergebnisse der Modellversuche von Engels und Gebers sind ausführlich mitgeteilt worden. Die älteren, ziemlich unbrauchbaren Widerstandsformeln sind gar nicht in das Buch aufgenommen; dagegen hat Gebers für dies Werk auf Grund der vielen Widerstandsversuche im großen und im Modell, die in der letzten Zeit von ihm und anderen ausgeführt worden sind, neue Formeln für die Binnenschiffahrt aufgestellt, auf die an dieser Stelle besonders aufmerksam gemacht werden soll. Ob sie sich als brauchbar erweisen werden, bleibt abzuwarten. In diesem Teile sind auch ausführliche Mitteilungen über den Schlepp- und Treidelbetrieb, besonders auf Kanälen, enthalten.

Es folgt der VIII. Teil über Schiffschleusen. In der Bearbeitung des sehr umfangreichen Stoffes erkennt man wieder die weise Mäßigung, mit der Engels nur die besten und neuesten Ausführungen dem Leser mitteilt, wenn sich auch einige wertvolle ausführliche allgemeine Betrachtungen nicht entbehren ließen, wie z.B. bei der Berechnung des Schleusenkörpers und seiner Beanspruchung durch Wasser- und Erddruck. Bei den Toren sind besonders die neuerdings beliebten Schiebetore eingehend untersucht und besprochen worden. Dabei weist Engels mit Recht darauf hin, daß bei der Wahl der Betriebseinrichtungen für Schleusen nicht die Rücksicht auf die Höhe der Neubaukosten sondern nur die auf die Dauer, die Unterhaltung und die Betriebssicherheit der einzelnen Teile entscheidend sein sollte, weil im Falle eines Unfalls und einer Betriebsunterbrechung der Schaden, den die Schiffahrttreibenden erleiden, viel größer ist als die Mehrausgaben für die besten und sichersten Betriebseinrichtungen. Bei den Vorrichtungen zum Füllen und Leeren der Schleusenkammern bemerkt Engels, daß die Klapp- oder Drehschütze nicht zu empfehlen sind, weil sie sich nicht bewährt haben. Dies Urteil muß eingeschränkt werden. Nach meinen Erfahrungen sind diese Schütze mit wagerechter Drehachse bei kleinen Gefällen, von etwa einem Meter, und dort, wo es auf Wasserersparnis nicht ankommt, also bei Stromschleusen, ganz empfehlenswert; verkehrt war nur ihre frühere Verwendung bei Kanalschleusen von großen Gefällen. Die wichtige Frage der besten Gestaltung der Zufahrten zu den Schleusenhäuptern ist von Engels ausführlich besprochen, aber nicht in diesem Teile, sondern in dem folgenden, bei den Kanälen; die allgemeinen Grundsätze werden aber auch bei Stromschleusen zu beachten sein. Am Ende dieses Teils ist eine gute Uebersicht über die ausgeführten und geplanten Schiffshebewerke und geneigten Ebenen gegeben. Auch das bei Niederfinow geplante große Hebewerk ist besprochen worden.

Der IX. Teil behandelt die Kanalisierung der Flüsse und die Schiffahrtkanäle. Bei der ersteren haben besonders die in Oesterreich an der Moldau und Elbe ausgeführten Arbeiten gebührende Beachtung gefunden, auch hinsichtlich der Floßgassen. Die Fischwege sind ferner im Anschluß an die Schrift von H. Keller eingehend besprochen worden. Die Untersuchungen über die Kanäle sind im allgemeinen gleichmäßig für See- und Binnenkanäle angestellt, da in baulicher Beziehung keine grundsätzlichen Verschiedenheiten obwalten; vorwiegend sind aber die Arbeiten an den letzteren beschrieben, besonders an den neuen preußischen Kanälen, Dortmund—Ems-Kanal, Rhein—Weser-Kanal und Hohenzollern-Kanal.

Der letzte, X. Teil, umfaßt die Häfen, die Engels in Binnenhäfen, Binnen-Seehäfen und Seehäfen einteilt. Bei den ersteren bezeichnet er die Umschlagplätze am offenen Strom als „Stromhäfen", natürliche oder künstliche, vom offenen Strome abzweigende Becken als „Flußhäfen" und beckenartige Erweiterungen oder Abzweigungen eines Kanals als „Kanalhäfen". Diese Binnenhäfen, die für die Leser der Zeitschrift besondere Bedeutung haben, sind rücksichtlich ihrer Ausrüstung mit Ein- und Ausladevorrichtungen eingehend beschrieben. Dabei sind namentlich die neueren Anordnungen von Kranen, Kippern, Kübeln und Verladebrücken zur Kohlenbeförderung dargestellt und auf ihre Brauchbarkeit geprüft worden. Gut ausgewählte Beispiele ausgeführter Häfen erleichtern das Verständnis.

Das letztere gilt auch von den „Binnen-Seehäfen". Als Beispiele für offene Häfen dieser Art (Tidehäfen) sind die Häfen von Stettin und Hamburg näher beschrieben. In einem besonderen Kapitel des Abschnitts sind allgemeine Mitteilungen über die Anordnung und Ausrüstung der Hafenbecken im Anschluss an die früher beschriebenen Anlagen in Binnenhäfen gemacht; ob die Trennung zweckmäßig ist, bleibt dahingestellt. In den folgenden Abschnitten über Dockhäfen und die eigentlichen Seehäfen an offener oder geschlossener Reede muß wiederum anerkannt werden, in wie glücklicher Weise es Engels gelungen ist, aus der großen Fülle des vorhandenen Stoffes das wesentliche und wichtige an Beispielen auszusuchen und dem Leser zu erläutern.

Zum Schlusse werden in besonderen Kapiteln die Spülung der Seehäfen, die Bauart der Hafendämme und Hafenufer (mit wertvollen, umfangreichen, theoretischen Untersuchungen), die Landungsanlagen mit den Eisenbahn-Fährverbindungen (Saßnitz — Trelleborg) und die Schiffsbauanstalten mit den Hellingen und Docken besprochen.

Alle Fachgenossen werden darüber einig sein, daß sie Engels für die Herausgabe des prächtigen, gediegenen Werkes aufrichtigen Dank schuldig sind. Er hat sich damit ein dauerndes Denkmal gesetzt. Der Unterzeichnete ist überzeugt, daß das Buch eine große Verbreitung finden wird, und das ist die Hauptsache.

Oskar Teubert.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat August 1915. Das „Reichsarbeitblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat August 1915: Die Verhältnisse in der Rheinschiffahrt waren auch im Monat August befriedigend zu nennen. Nur ein geringer Teil der vorhandenen Fahrzeuge war zur Untätigkeit verurteilt, während es möglich war, den bei weitem größten Teil der Rheinflotte, wenn auch zu gedrückten Frachten und Schlepplöhnen, immerhin derart in Betrieb zu erhalten, daß neben der Deckung der laufenden Unkosten im Durchschnitt auch noch ein bescheidener Nutzen übrigblieb. Die Schwierigkeiten in der Beschaffung geeigneten Personals dauerten an. Mangel herrscht insbesondere an Schiffsheizern, jedoch konnten trotz dieser Mißstände ernstliche Betriebsstörungen bisher vermieden werden.

Der Wasserstand des Neckars ist im Monat August noch weiter zurückgegangen, so daß öfter Störungen der Schiffahrt eintraten. Um die Steinsalztransporte zu fördern, bemühen sich die Schiffahrttreibenden an den Tagen, an denen der Wasserstand es erlaubt, den Betrieb wieder aufzunehmen.

Auf der Elbe sind bergwärts in der letzten Zeit nicht unerhebliche Transporte abgegangen; auch die Verschiffung von westfälischer Kohle hat zugenommen. Das Talgeschäft leidet andauernd darunter, daß die Ausfuhr der böhmischen Braunkohle daniederliegt und die sonstigen talwärts zur Verschiffung kommenden Gütermengen nicht von derartigem Umfange sind, daß sich für den verfügbaren Schiffsraum ausreichende Beschäftigung findet. Der Wasserstand der Elbe war im August für den Schiffahrtsbetrieb durchweg günstig; auf der Oberelbe war sogar vorübergehend ein mehr als vollschiffiger Wasserstand vorhanden.

Auf den märkischen Wasserstraßen brachte der August, was die Verkehrsrichtung von und zur Elbe anbetrifft, keine nennenswerte Aenderung. Im Massengutverkehr blieben die beförderten Mengen ungefähr gleich gering, und da auf der Elbe gegen Mitte des Monats eine Besserung des Wasserstandes eintrat, so konnten größere Tauchtiefen festgesetzt werden. Auf der Havel (Strecke Garz—Rathenow) waren aber nur 1,40 m Tauchtiefe zugelassen. Im Teilladungsverkehr von Stettin, Hamburg und Magdeburg nach Berlin sind laufende Transporte von Zucker und Zuckerfuttermitteln zu bewältigen. Im Verkehr von der schlesischen Oder trat zu Beginn des zweiten Monatsdrittels zunächst eine Unterbrechung ein, weil die Oder ein außergewöhnliches Hochwasser führte. Nach dessen Ablauf wurde der Verkehr, vor allem in Kohlen, noch lebhafter als bisher, im Hinblick auf den zur Verfügung stehenden Schiffspark bemessen.

Vereins-Nachrichten des Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt



Nachruf.

Aus den Reihen seiner Mitglieder beklagt der Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt auf das aufrichtigste den Heldentod des bei einem Sturmangriff in Galizien am 6. Juni als Leutnant d. L. im Res.-Inf.-Regt. 270 gefallenen Gutsverwalters

Max Drope

aus Havelhausen bei Oranienburg,

dem er ein bleibendes Andenken bewahren wird.

Die Schriftleitung.

Aus verwandten Vereinen

Berliner Schiffahrtsverein. In der am 4. Oktober unter dem Vorsitz des Direktors Vortisch stattgehabten Monatsversammlung wurde zunächst über die durch Stilliegen infolge des Krieges eingetretene Entwertung der Fahrzeuge gesprochen. Die Schiffer könnten das Elend ihrer Kähne nicht mehr ansehen und es müßten, in Anlehnung der auf die Kleingewerbetreibenden bezüglichen Mittelstandspolitik Mittel und Wege gefunden werden, ihnen, vielleicht in Form langfristiger, gering- oder unverzinslicher Darlehen, zu helfen. Der Verein wird sich mit anderen Vereinigungen benehmen, um gemeinsame Schritte bei der Staatsregierung einzuleiten. Weiter wurde durch Besprechung des Mangels an Schiffsmannschaften und dessen Folgen festgestellt, daß viele Schiffer wegen des Mannschaftsmangels denselben Schaden haben wie die Eingezogenen. Sie können deswegen ihren Betrieb nicht durchführen und sind ebenfalls zum Stilliegen verurteilt. Die Entlastung der Eisenbahnen sei nur möglich, wenn, wie auch bei anderen Berufsarten, eine Beurlaubung von Mannschaften in großem Umfange erfolgt. Hierauf wird an zuständiger Stelle hingewiesen werden. — Inwieweit eine Entschädigung nichteingezogener Dampf- und Kahnschiffer für ihre großen Zinsverluste infolge der Geschäftsuntätigkeit anzuregen ist, das soll ebenfalls mit den anderen Vereinen erörtert werden. Auch müsse den Kriegern ein längerer Urlaub zur Instandsetzung ihrer Fahrzeuge gewährt oder die Wasserbauverwaltung zur Sorge für die Instandhaltung angewiesen werden. — Der Verein wird weiter beantragen, dass in Köpenick und Fürstenwalde ebenfalls eine Abgabe von Petroleum an die Schiffer in ausreichender Menge erfolgt. — Die eingezogenen Mitglieder sind für 1915 von der Beitragspflicht befreit.



Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXII. Jahrgang 1915
Heft 21/22
November

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten **40 Pfennig** die 4gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140,* zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33,** zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49,* zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Inhalts-Verzeichnis.

Vergleichende Untersuchung der Nord- und der Süd-Linie des Kanales von Hannover zur Elbe.

Von Professor O. Franzius, Hannover. (Vgl. den Aufsatz des gleichen Verfassers in Heft 19/20.)

A. Einleitung.

Durch die Herausgabe der in dem vorhergehenden Aufsatz besprochenen Denkschrift über die Fortsetzung des Rhein-Hannover-Kanals bis zur Elbe ist die Forderung nach einer baldigen Fortsetzung dieses großen Kulturwerkes erneut in die Oeffentlichkeit getragen worden. Dem Ingenieur und Verkehrspolitiker möchte die Frage, ob denn überhaupt ein Zweifel an der Notwendigkeit der Fortführung des Mittellandkanals bis zur Elbe möglich ist, fast merkwürdig erscheinen. Die Geschichte des Mittellandkanals hat aber gezeigt, daß eine gründliche Durcharbeitung des Projektes der Verbindung des westlichen mit dem östlichen preußischen Wasserstraßennetze vor allem in bezug auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens durchaus nicht überflüssig ist. Es gilt im allgemeinen der Satz, daß ein Verkehrsnetz um so wirtschaftlicher arbeitet, je ausgedehnter es ist und je kürzer und damit bequemer die Verbindung der wirtschaftlichen Schwerpunkte erfolgt. Dieser Satz hat aber nicht unbedingte Gültigkeit. Die Denkschrift zeigt nun, daß der Satz für den Mittellandkanal richtig ist. Jede den neuen Kanal durchfahrende Schiffsladung geht nicht nur durch das neu zu erbauende Kanalstück, sondern muß auch große Teile der bestehenden Kanäle durchlaufen und durch neue Abgaben auf alten Verkehrsstrecken zur Verzinsung des Ganzen mit beitragen. Die Grundlage der Berechnungen der Denkschrift bilden die bestehenden Eisenbahn- und Kanaltarife. Mit ihnen muß jede wirtschaftspolitische Arbeit als einem bestehenden Faktor rechnen, weil aus ihnen die tatsächlichen Frachten hervorgehen. Berechnet man die Frachten nach den bestehenden Tarifen, so kann man auf Grund dieser Frachten in jedem einzelnen Falle voraussagen, welchen Weg das Gut voraussichtlich gehen wird. Bei den Massengütern, bei denen die Zeit keine Rolle spielt, darf dann angenommen werden, daß das Gut den billigsten Weg wählen wird.

Die große Bedeutung der besprochenen Denkschrift liegt somit darin, daß sie durch Sammlung und Sichtung eines außergewöhnlich reichen Materials den Nachweis der großen Wirtschaftlichkeit des fehlenden Stückes in gründlicher Weise zahlenmäßig erhärtet. Die von ihr gefundenen Zahlen sind um so mehr als richtige Voraussagen anzuerkennen, als sie sich vorwiegend auf die Statistik der Eisenbahnen und Handelskammern stützen und nur in seltenen Fällen durch Schätzung ergänzt worden sind. Wo die Schätzung einsetzen mußte, geschah es in vorsichtiger Form. Als technische Grundlage für die Rentabilitätsberechnung dient dabei ein Entwurf für zwei Linienführungen, die Nordlinie durch den Drömling und die Südlinie durch das große Bruch, für die die Bau- und Betriebskosten und der ihnen voraussichtlich zufallende Verkehr besonders berechnet worden sind.

Da der ausgesprochene Zweck der Denkschrift ist, die Wirtschaftlichkeit der Fortsetzung des Mittellandkanals überhaupt festzustellen, nicht aber eine Entscheidung darüber zu treffen, welche der Linien als die bauwürdigste der Ausführung zugrunde zu legen sei, so hat sie auch den Vergleich der beiden Linien nur in ganz allgemeiner Form mehr angedeutet als durchgeführt.

Es liegt aber auf der Hand, daß das Fehlen eines scharfen Vergleiches der beiden Linien die Stellungnahme dem Unternehmen gegenüber erschweren muß. Der Zweck der vorliegenden Arbeit ist nun, in objektiver Weise den Vergleich der beiden Linien in scharf kritischer Form durchzuführen. Da die Gründlichkeit dieser Denkschrift sich vor allem in der Sammlung und Sichtung des Materials zeigt, habe ich bis auf wenige Ausnahmen das bereits gewonnene Material auch meiner Arbeit zugrundelegen können. Die Heranschaffung neuen Materials hat hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit keinen merkbaren Einfluß auf das Ergebnis, da die Hauptverkehrsgüter bereits in der vorhandenen Arbeit behandelt worden sind und der Einfluß von Kohle, Eisen, Holz, Getreide und Düngesalze allein schon ausschlaggebend ist.

Als entscheidender Grund für die Bauwürdigkeit einer Linie gelte dabei die Wirtschaftlichkeit des Kanalunternehmens selbst, d. h. die Verzinsung, die sein Anlagekapital wahrscheinlich abwerfen wird, nicht aber der Umstand, daß diese oder jene Stadt durch den Kanal an das Wasserstraßennetz angeschlossen wird. Bei der zum Teil geringen Spannung zwischen Kanal- und Eisenbahnfrachtkosten sind die Vorteile für einzelne Mittelstädte gegenüber dem zu erstrebenden Ganzen von verschwindender Bedeutung.

Die Untersuchung wurde durchgeführt für das Jahr, in dem wahrscheinlich zum erstenmal der volle Verkehr auf dem Kanal eintreten wird, das ist das Jahr 1932. Erst bei dieser Voraussetzung läßt sich ein brauchbarer Vergleich der Bauwürdigkeit beider Linien erzielen.

Es ist dabei anzunehmen, daß man einen Kanal von der Bedeutung des vorliegenden von Anfang an mit Doppelschleusen oder Schleuse und Hebewerk ausrüsten wird. Es wäre zweifellos

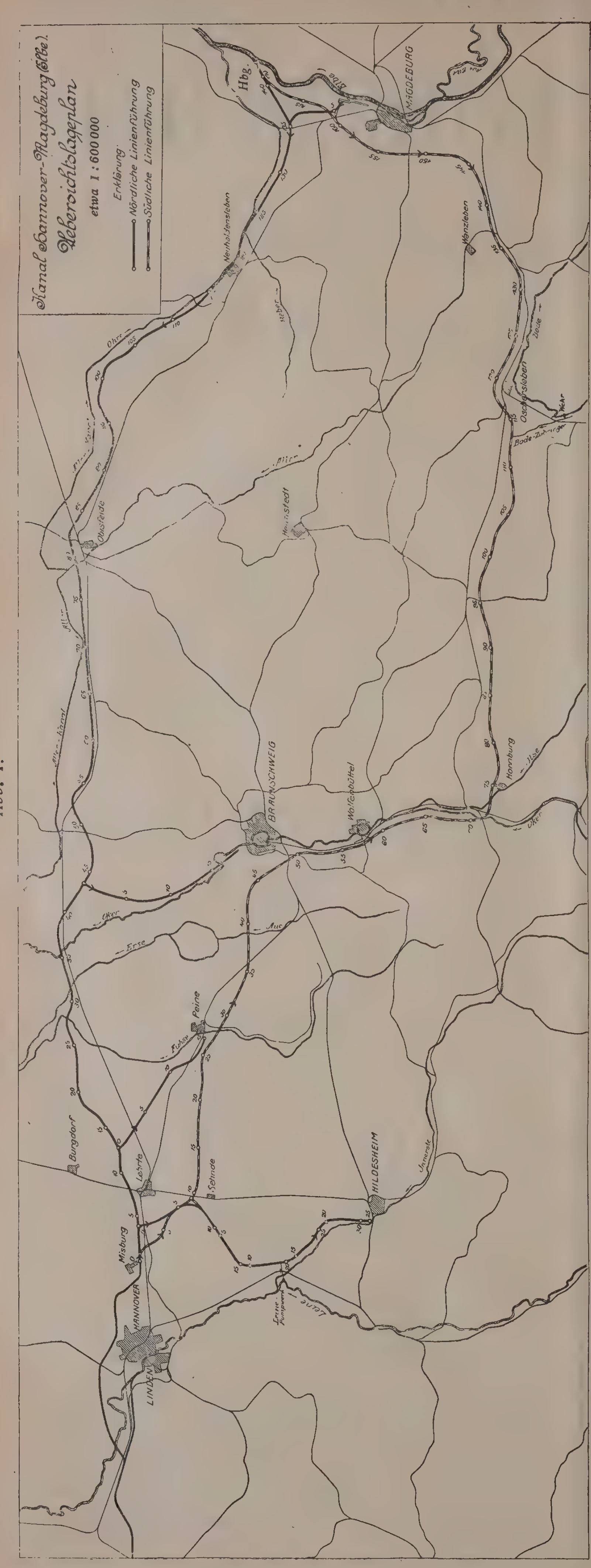


Abb. 1.

falsch, die Sicherheit eines derartig umfangreichen Verkehrs auf ein Hebewerk an jeder Haltung aufzubauen. Das Versagen eines wichtigen Bauteiles könnte den Verkehr auf Monate stillegen. Baut man die Schleusen aber notgedrungen gleich doppelt aus, dann erfordern die teuren sechs Hebewerke der Südlinie bereits etwa 16 Mill. M mehr an Baukosten als die billigeren drei Schleusen der Nordlinie. Dabei sind zu Anfang die Pumpwerke für die Nordlinie zur Speisung aus der Elbe noch nicht nötig, weil der Wasserverbrauch des Kanals sich durch Erbauung zweiter Schleusen nicht verändert.

So wie die Denkschrift des Ausschusses selbst sagt (S. 93), daß man sich kein abschließendes Urteil über den wirtschaftlichen Wert der neuen Wasserstraße bilden könne, ohne durch weitere Untersuchungen, deren Unterlagen durch die Denkschrift geschaffen sind, nachzuweisen, welche Vorteile und Nachteile der Landwirtschaft, dem Handel usw. durch den Kanal erwachsen werden, so ist es der Zweck der vorliegenden Arbeit, eine Weiterentwicklung und Weiterverarbeitung des reichen vorhandenen Materials zu geben zu dem Zwecke, das große Unternehmen der Weiterführung des Mittellandkanals zu fördern.

B. Vergleichende Untersuchungen.

I. Teil.

Vergleich der Nord- und Südlinie in bautechnischer Beziehung.

(Die Beschreibung der Entwürfe in technischer Beziehung ist in dem vorigen Aufsatze bereits erfolgt.)

Bei dem ersten Blick auf die Linienführung der Südlinie (siehe Abb. 1) erscheint es auffallend, daß sie zu demselben Endpunkte geführt wird wie die Nordlinie. Der Abstieg von km 143 ab direkt zur Elbe durch das Dorf Salbke bei der Sülzemündung südlich von Magdeburg hindurch bietet, wie man sich durch Begehung leicht überzeugen kann, keine Schwierigkeiten. Der Grund für die Führung der Linie westlich an Magdeburg vorbei liegt, wie es in der Denkschrift auch gesagt ist, darin, daß es nicht angängig ist, den großen Verkehr des Mittellandkanals durch Magdeburg hindurchzuleiten. Die Elbe hat hier besonders ungünstige Verhältnisse, u. a. felsiges Bett und starke Strömung. Man wäre gezwungen, auf dem rechten Ufer der Elbe einen Umgehungskanal zu erbauen, dessen Kosten dann nicht geringer wären als die Mehrkosten der westlichen Linienführung des Kanals nach Heinrichsberg. In beiden Fällen bleibt als Belästigung des Kanalverkehrs, daß er die Elbe kreuzen muß. Nun ist die Fahrwassertiefe der Elbe bei Salbke an der Sülzemündung bei M. N. W. nur 1,29 m, bei M. W. 2,36 m. Man hätte also hier durch die Elbe eine Rinne zu baggern, die bei M. W. rund 0,60 m tiefer als die Sohle läge. Die dauernde Offenhaltung einer solchen Fahrstraße erscheint bei den dortigen Stromverhältnissen fraglich. Störungen des Kanalverkehrs würden jedenfalls nicht selten sein. Bei Heinrichsberg an der Ohremündung liegen die Verhältnisse günstiger, hier ist eine Wassertiefe bei M. N. W. von 1,42 m, bei M. W. von 2,96 m vorhanden; man hat also bei M. W. bei Heinrichsberg 60 cm mehr Wasser als bei Salbke, praktisch die volle Kanaltiefe.

Die Entwürfe sind somit folgerichtig durchgeführt worden, wenn sie die Südlinie gleichfalls bis Heinrichsberg durchführen und auf den nur scheinbaren Vorteil der Einführung in die Elbe bei Salbke verzichten. Der Durchgangsverkehr steht im Vordergrunde; für ihn ist auch bei dem Bau der Südlinie die Einmündung in die Elbe bei Heinrichsberg die bessere Lösung.

Einer weiteren Untersuchung bedarf die Frage, welche Linienführung für die Hauptorte des Kanalgebietes, Hildesheim mit Umgebung, Peine und Braunschweig die bessere ist.

Hierfür wurde vorangestellt, daß zwar die Lage an einem Kanal der tarifmäßigen Vorteile des Kanalverkehrs wegen für eine Stadt ein Vorteil ist, daß es aber kein besonderer Vorteil für eine Stadt ist, an der Hauptlinie, also dem Durchgangsverkehr, zu liegen. Peine und Braunschweig würden z. B. wahrscheinlich nach dem Beispiel Hannovers besondere Stichkanäle erfordern, wenn sie an dem durchgehenden Südkanal lägen. Der Güterdurchgangsverkehr bringt im krassen Gegensatz zum Eisenbahn-Personenverkehr einer Stadt nichts ein. Die Hauptlinie muß aber des teuren Grunderwerbes halber so weit vom Herzen der Stadt entfernt liegen, daß die Zufahrtwege zum Kanal viel weiter und teurer werden, als wenn ein Zweigkanal an einem als günstig ausgesuchten Punkte möglichst weit in das Herz der Stadt vordringt. Nur wenn der Weg durch den Hauptkanal wesentlich kürzer wäre als der durch den Stichkanal, könnte der Hauptkanal vorteilhafter sein. Es sind die Wege von Hildesheim, Peine und Braunschweig nach Misburg und Heinrichsberg in folgender Tabelle in Strecken- und Tarifkilometern angegeben, alles für den Weg über die Schleusen.

Es ist dabei alles gerechnet für Schleppzüge, obgleich sie für die Nordlinie ein ungünstigeres Resultat ergeben als einzelne Kähne. Die einschiffigen Schleusen der Stichkanäle bedingen für einen Schleppzug 5 Tarifkilometer Zeitverlust, während sie für einen einzelfahrenden Kahn zu etwa 3,5 km zu rechnen wären. Bei dem geringen Verkehr der Stichkanäle werden häufiger Einzelkähne vorkommen; die tatsächlichen Längen müssen bei der Nordlinie somit geringer sein, als in der Tabelle angegeben ist. Gemäß den Annahmen der Denkschrift ist für den Schleppzugverkehr die Einzelschleuse gerechnet worden zu 5 Tarifkilometer, die Schleppzugschleuse zu 3,5 Tarifkilometer Länge.

Tabelle 1.

Von	Nach	Strecken	Zahl der Schleusen		Tarifkilometer aus		Gesamtlänge	Mehrlänge über die betr. Linien	Summe beider Wege Ost und West	Halbe Gesamtlänge Mittel aus den beiden Tarifstrecken	Mittlere Mehrlänge	Bemerkungen
			einschiffige	zweischiffige	einschiffige	zweischiffige						
		Kilometer			Schleusen		Kilometer	Tarifkilometer		Tarifkilometer	Tarifkilometer	
Hildesheim über Nordlinie	Misburg	35,0	2	1	10	3,5	48,5	+ 5,7	208,2	104,1	—	Der Unterschied in der Hubhöhe der einzelnen Schleusen wurde vernachlässigt. Die Berücksichtigung bringt keine merkbare Aenderung des Bildes.
	Heinrichsberg	139,2	2	2 + 1	10	10,5	159,7	—				
Hildesheim über Südlinie	Misburg	34,3	1	1	5	3,5	42,8	—	256,8	128,4	+ 24,3	
	Heinrichsberg	188,0	1	5 + 1	5	21	214,0	+ 54,3				
Peine über Nordlinie	Misburg	27,5	1	1	5	3,5	36,0	+ 5,7	197,2	98,6	+ 0,3	
	Heinrichsberg	145,7	1	2 + 1	5	10,5	161,2	—				
Peine über Südlinie	Misburg	27,0	—	1	—	3,5	30,3	—	196,6	98,3	—	
	Heinrichsberg	145,3	—	5 + 1	—	21	166,3	+ 5,1				
Braunschweig über Nordlinie	Misburg	58,7	1	1	5	3,5	67,2	+ 14,2	199,6	99,8	+ 1,4	
	Heinrichsberg	116,9	1	2 + 1	5	10,5	132,4	—				
Braunschweig über Südlinie	Misburg	46,0	—	2	—	7	53,0	—	196,8	98,4	—	
	Heinrichsberg	126,3	—	4 + 1	—	17,5	143,8	+ 11,4				

Man sieht aus der Tabelle 1, daß Hildesheim im Mittel 24 km (Strecken- oder Tarifkilometer) weiter von den Endpunkten bei dem Bau der Südlinie abgerückt worden ist, während Peine und Braunschweig praktisch gleich weit wie bei der Nordlinie liegen.

Unter Würdigung des Vorangestellten ist somit der Bau der Nordlinie in technischer Beziehung für Hildesheim ein großer Vorteil. Für Peine und Braunschweig könnte man zweifelhaft sein. Schließt man sich der Ansicht an, daß der Stichkanal wertvoller für eine Stadt ist als der Durchgangskanal, so dürfte das gleiche Urteil auch für Peine und Braunschweig zutreffen.

Einen weiteren Punkt der Untersuchung bildet die Wasserversorgung der Südlinie. Sie kann auch bei dem ersten Ausbau des Kanals für 8 Mill. Tonnen Güter nur sichergestellt werden durch Ausbau der Bodetalsperre. Nun bietet aber die Wasserwirtschaft des Harzes kein sehr klares Bild. Es müßte erst noch nachgewiesen werden, daß auf dem verhältnismäßig regenarmen Nordostabhange des Harzes wirklich genug Regen besonders in den trockenen Monaten fällt, um eine genügende Speisung des Stausees auch in dieser Zeit zu gewährleisten. Zu berücksichtigen bleibt dabei noch, daß Bergwerke Wasser unterirdisch nach einem anderen Flußgebiete abführen, als es oberirdisch fließen würde. Der große Nachteil der schwierigen Speisung zeigt sich aber besonders bei dem weiteren Ausbau des Kanals für den vollen Verkehr von 16 Mill. Tonnen. Wie bereits ausgeführt, sind doppelte Hebevorrichtungen von vornherein nötig. Hierbei ist zu beachten, daß die Gütermenge von 8 Mill. Tonnen bereits vier Jahre nach der Eröffnung überschritten werden wird. Nach Eintritt des Verkehrs über 8 Mill. Tonnen ist es bei der Nordlinie ein leichtes, das Speisewasser aus der Elbe zu pumpen, um die zweiten Schleusen zu versorgen. Der Ausbau der Südlinie mit zweiten Schleusen ist aber wegen der großen Pumphöhe des Speisewassers unwirtschaftlich. Die Notwendigkeit von Pumpwerken bei der Nordlinie etwa als t e c h n i s c h e n Nachteil zu bezeichnen, ist falsch, wie es auch die Anlage des Pumpwerkes bei Minden statt des ursprünglich beabsichtigten Speisegrabens beweist. Im Gegenteil muß die Möglichkeit, jederzeit Speisewasser aus einem großen Strome wie die Elbe pumpen zu können, bei der Unsicherheit der Errechnung des Wasserbedarfs als großer technischer Vorteil der Nordlinie angesprochen werden. Es ergibt sich aus allem der Schluß, daß die Nordlinie in technischer Beziehung der Südlinie weit überlegen ist.

Verstärkt wird dieses Urteil noch durch die Bedeutung, die unsere Kanäle in einem späteren Kriege gewinnen würden. Man wird für einen neuen Krieg von vornherein eine Organisation schaffen, die eine große Entlastung der Eisenbahn durch die Kanäle ermöglichen würde. Das Streben des Feindes würde dann aber sein, diese Verkehrsstraßen durch Luftangriffe möglichst zu stören. Es liegt dann aber auf der Hand, daß eine technisch einfache Linie, wie die Nordlinie, mit wenig Schleusen, wenig Brücken und weniger hohem Auftrag eine ganz andere Sicherheit gegen die vielleicht heute noch nicht einmal zu ahnende Gefahr eines künftigen Luftkrieges bietet wie die künstliche Linienführung des Südkanals. Die militärischen Gründe sprechen somit auch in jeder Form für die Nordlinie. (Fortsetzung folgt.)

Mannschaftsersatz im Binnenschiffahrts-Betrieb.

Immer mehr wird, naturgemäß, auch die Mannschaft der Binnenschiffahrt zum Heeresdienst eingezogen, so daß bereits in einzelnen Betrieben die Außerdienststellung von Kähnen und Dampfern und damit Einstellung der Fahrten erforderlich wurde.

Um die Schiffahrt nicht vollständig ruhen zu lassen, hat man sich mit älteren Leuten, die sich bereits vom Schiff zurückgezogen hatten, beholfen.

Ferner hatten sich die Schiffer gegenseitig unterstützt, durch abwechselnde Beladung ihrer Fahrzeuge, und so konnte man den Betrieb, wenn auch in beschränktem Umfang, aufrechterhalten. In manchen Fällen wurden, dank dem Entgegenkommen der Heeresleitung, Landsturmleute zur Aufrechterhaltung der Schiffahrt für gewisse Perioden beurlaubt.

Durch die Reichsmusterung wird aber der Personenmangel noch erheblich verstärkt, wenn erst die Nachgemusterten einberufen werden.

Es wurde nun bereits die Frage angeregt, inwieweit es möglich wäre, im Binnenschiffahrtsbetrieb w e i b l i c h e s P e r s o n a l anzustellen, so wie es in letzter Zeit in vielen Fabriken, die bisher lediglich Männer beschäftigten, sowie bei den Straßenbahnen usw. geschehen ist.

In folgendem sollen nun die Gründe für und gegen die Beschäftigung von Frauen auf den Fahrzeugen der Binnenschiffahrt erwogen und dargelegt werden.

Die Besatzung der Binnenschiffe ist einzuteilen in folgende Gruppen:

I. Personal auf Dampfern,
II. Personal auf Kähnen.

Ferner ist zu unterscheiden:

a) das für die Führung des Fahrzeugs verantwortliche Personal,
b) das Hilfspersonal.

Was die unter a) bezeichneten Personen betrifft, so muß von diesen verlangt werden 1. genaue Kenntnis des Fahrwassers und aller nautischen Regeln und Gebräuche, 2. Kenntnis der gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften des Stromgebietes, welches befahren werden soll.

Die erforderliche Kenntnis des Fahrwassers läßt sich aber nicht in einigen Wochen oder Monaten aneignen. Selbst wenn man von den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen absehen wollte, würde man schon aus diesem Grunde auf weibliches Personal, als Ersatz für die unter a) bezeichneten Stellungen, zunächst verzichten müssen, abgesehen von Gründen, die später angedeutet werden sollen.

Vorläufig würde es sich nur darum handeln, ob Frauen nicht als Hilfspersonal, Gruppe b), auf Schiffen beschäftigt werden könnten.

Hier hat es den Anschein, als sei diese Frage schon gelöst; denn wenn man den Schiffsverkehr auf den Strömen und Kanälen beobachtet, findet man häufig genug auch Frauen am Steuer der Fahrzeuge.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß es sich in solchen Fällen fast ausnahmslos um die Ehefrauen der Schiffseigner handelt, die ihren Kahn selbst steuern.

Die Schiffseigner nehmen ihre Frauen häufig für kürzere oder längere Perioden mit an Bord, und die Frau unterstützt dann ihren Mann zeitweise am Steuer.

Im allgemeinen muß dann aber darauf geachtet werden, daß die Frau Gemahlin den Kahn nicht auf den Sand festfährt. Dabei soll jedoch nicht verkannt werden, daß die Frau in einzelnen Fällen den Kahn ebensogut und sicher führt wie der Mann; hier handelt es sich aber um Frauen, die ihren Mann bereits lange Jahre auf der Reise begleiten.

Die erforderlichen Eigenschaften des Hilfspersonals wären im wesentlichen folgende:

1. ein kräftiger, gesunder Körper,
2. nüchterne Lebensweise,
3. verträglicher Charakter.

Ersterer ist erforderlich, weil die oft schwere Arbeit auf Deck bei Wind und Regen erledigt werden muß.

Ferner ist, mit Rücksicht auf die Gefahren für Schiff und Ladung sowie Leben und Gesundheit der Besatzung, jederzeit Geistesgegenwart und Ueberlegung nötig.

Schließlich bedingt die erforderliche Disziplin und das Zusammenwohnen in den meist engen Schiffsräumen, daß sich die Mannschaft gegenseitig versteht und verträgt.

Inwieweit sind nun vorstehende Eigenschaften beim weiblichen Geschlecht anzutreffen?

Gewiß gibt es auch gesunde und kräftige Frauen bzw. Mädchen, wie aus der vielseitigen Verwendung zu Grabarbeiten beim Wege- und Bahnbau, zum Kohlentragen usw. hervorgehet.

Immerhin wird aber die Auswahl schon eine beschränkte sein.

Was die Nüchternheit betrifft, so ist solche beim weiblichen Geschlecht im allgemeinen häufiger anzutreffen als bei Männern.

Die wichtigste Frage, an welcher die Beschäftigung von Frauen an Bord wohl scheitern wird, ist die, ob es angängig ist, Frauen und Männer gleichzeitig zu beschäftigen.

Hier handelt es sich nicht nur um die Zusammenarbeit, wie in Fabriken, sondern auch um das Zusammenwohnen in den ziemlich engen Schiffsräumen.

Wenn es möglich wäre, ein Schiff lediglich mit weiblichem Personal zu besetzen, so könnte diese Frage wohl gelöst werden, und eine energische Kapitänin würde die erforderliche Disziplin jedenfalls aufrecht erhalten können. Aus den eingangs erwähnten Gründen könnte man Frauen jedoch nur als Hilfspersonal beschäftigen, so daß also weibliches und männliches Personal zusammen arbeiten und wohnen müßte.

In manchen Schiffahrtsbetrieben wurde es gestattet, daß abwechselnd einer der Angestellten seine Ehefrau für eine oder einige Reisen mit an Bord nehmen konnte; dabei kam es manchmal vor, daß zwei, auch drei Frauen, entgegen der Vorschrift, mit auf dem Schiff waren.

In solchen Fällen waren aber nach kurzer Zeit die Streitigkeiten und sonstigen Zustände derart, daß das Schiff von weiblichen Personen geräumt werden mußte.

Ob sich nun die Verhältnisse günstiger gestalten würden, wenn die zu beschäftigenden Frauen in keinerlei Verwandtschaftsverhältnis zu ihren männlichen Kollegen ständen, möchte ich bezweifeln.

Etwas günstiger für die Beschäftigung von Frauen an Bord liegen die Verhältnisse bei den Fähr- und Hafenschiffen und den kleineren Vergnügungsschiffen auf Binnenseen.

Hier besteht die Besatzung meist nur aus drei bis vier Personen, und diese Fahrzeuge kehren jeden Abend an den Landungsplatz zurück, so daß die Besatzung zu Hause wohnen kann. Für solche Betriebe ließen sich wohl Frauen in kurzer Zeit ausbilden, so daß die jetzige Bemannung nach und nach für fehlende Mannschaft in der Binnenschiffahrt als Ersatz beschäftigt werden könnte.

Dagegen können Frauen als Mannschaftsersatz für Kähne und Dampfer auf Strömen und deren Nebenflüssen in absehbarer Zeit, meines Erachtens, nicht in Frage kommen.

O. Schleicher.

Die Binnenwasserstrassen und das verfrachtende Publikum.

Aus Spediteurkreisen schreibt man uns:

In bestimmten Zeitabschnitten sehen sich die kompetenten Reichsbehörden veranlaßt, an das Publikum durch die Presse die Aufforderung zu richten, die Binnenwasserstraßen mehr in Anspruch zu nehmen und dadurch eine Entlastung des Bahnnetzes herbeizuführen. Die Tatsache, daß in bestimmten Zeitperioden die Aufmerksamkeit des verfrachtenden Publikums auf diesen Umstand gelenkt werden muß, beweist, daß man nicht überall das genügende Verständnis für die Wichtigkeit dieser Frage, insbesondere im gegenwärtigen Zeitpunkt, aufzubringen vermag.

Es scheint uns also interessant, der Frage nachzugehen, weshalb die Bahnroute nach wie vor bevorzugt wird.

Maßgebend für die Wahl eines Transportweges sind in der Hauptsache zwei Momente: die Höhe der Frachtkosten und die Transportfrist. In ersterer Beziehung wird die Wasserroute immer im Vorsprung sein, in letzterer Hinsicht ist der Bahnweg vorteilhafter. Diejenigen Interessentenkreise, welche über Massentransporte verfügen, sind über die einschlägigen Verkehrsverhältnisse genau informiert, und die Aufklärung durch die Presse oder durch die Fachorgane würde hier greifbare Erfolge wohl kaum zeitigen. Anders ist es in den Kreisen der Kaufmannschaft, die beruflich mit Transportfragen weniger zu tun hat und die auf die Benutzung von Vermittlungspersonen angewiesen ist. Diese Vermittlungspersonen sind zumeist Spediteure, die ebenfalls die vorliegenden Transportverhältnisse richtig einzuschätzen wissen und die daher in erster Reihe gehalten sind, für die Bevorzugung der Wasserstraßen überall dort zu sorgen, wo sich irgendwie die Möglichkeit dazu bietet.

Der Spediteur hat, wenn ihm eine Anfrage vorliegt, diese nach dreifachen Richtungen zu prüfen: Ist der Transport gänzlich per Wasserweg zu führen? Ist der Transport teilweise per Wasser und teilweise per Bahn durchzuführen? Ist nur der Bahnweg verfügbar?

Vor allem hat er, wenn er die Interessen seines Kunden ernstlich berücksichtigen will, demselben eine vollständige Information über die in Betracht kommenden Transportwege zu geben. Er hat nichts zu verschweigen und auch nichts hinzuzufügen. Er kann aber seinen Einfluß dahin geltend machen, daß eventuelle Rücksichten auf die Transportdauer weniger scharf akzentuiert werden gegenüber den Vorteilen, die eine Spedition ganz per Wasser oder kombiniert mit der Bahn liefert. Er wird sich daher bemühen müssen, in der Fracht möglichst billig zu sein, damit die Wahl zugunsten der Wasserstraße erfolgt. Der Spediteur wird aber in dieser Hinsicht angewiesen sein auf das Entgegenkommen der Flußreedereien, die wieder ihrerseits es sich angelegen sein lassen müssen, Frachtermäßigungen dort vorzunehmen, wo ihnen an der Hand der Kalkulation nachgewiesen wird, daß die Bahnroute als gefährlicher Mitbewerber auf den Plan tritt.

Aus unseren bisherigen Darlegungen geht hervor, daß nur durch ein Zusammengreifen aller am Transport interessierten Faktoren sich ein Erfolg erreichen läßt, wie ihn die Reichsbehörden anstreben.

Von Wichtigkeit ist bei der Expedition auf den Wasserstraßen die Frage der Versicherung. Wenn auch die Prämien an und für sich keine schwere Belastung darstellen, so ist doch damit zu rechnen, daß die Waren auf dem Wassertransport viel mehr leiden können als bei der Versendung per Bahn. Außerdem sind die verschiedenen Versicherungsklauseln derart gehalten, daß nicht für alle Schäden der Versicherte Ersatz finden kann.

Würde dem Versicherten die Gewähr geboten sein, daß er bei der Benutzung der Wasserroute auch hinsichtlich der Versicherung keinerlei Verlusten ausgesetzt ist, so wäre dies ein Moment mehr, um die Benutzung der Wasserstraßen durchzusetzen. In dieser Frage wären also besondere Verhandlungen mit den Versicherungsgesellschaften notwendig, um eine Aenderung jener Bestimmungen herbeizuführen, die sich jetzt den Interessen des Versicherten entgegenstellen. Wenn auch die Aussichten nicht besonders günstig liegen, daß die Versicherungsgesellschaften bereit wären, dieser Anregung näher zu treten, so ist es dennoch der Mühe wert, sie wenigstens zu einer Aeußerung zu veranlassen. Es mag sehr gut sein, daß sie vorübergehend während des Krieges, im Hinblick auf die vaterländischen Rücksichten, die hier in Frage kommen, sich bereit erklären, den Wünschen entgegen zu kommen, die wir hier ausgesprochen haben.

Es kann in den Rahmen eines Zeitungsartikels selbstverständlich nicht alles das aufgenommen werden, was hier zu sagen wäre. Aber aus dem, was wir hier ausgesprochen haben, wird jeder Sachverständige und auch Laie die Ueberzeugung schöpfen, daß sich in der angedeuteten Richtung manches machen ließe. Es müßte eine besondere Organisation geschaffen werden, die sich mit der Regelung aller jener Schwierigkeiten beschäftigt, die heute noch der allgemeinen Benutzung der Wasserstraßen dort entgegenstehen, wo durch Wegfall dieser Hemmungen die Wahl zugunsten der Expedition per Wasser stattfinden könnte.

Wir sind davon überzeugt, daß diese Bestrebungen nicht nur während der Kriegszeit gute Erfolge erbringen würden, sondern daß auch für die Zeit nach dem Kriege sich aus dem Zusammenfassen aller hier angegebenen Faktoren eine günstige Grundlage für die Beförderung der Transporte auf den deutschen Binnenwasserstraßen ergeben würde.

Die schweizerischen Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Krieg.

Schweizerische Transportunternehmungen unterhalten einen ganz erheblichen Dampferbetrieb auf dem Vierwaldstätter See, dem Genfer See und dem Thuner und Brienzer See, welchem wohl der Charakter der Binnenschiffahrt zweifellos zuzumessen ist. So werden die Mitteilungen, die über diese Dampfschiffsunternehmungen nunmehr verbreitet werden, auch für unseren Leserkreis von Interesse sein.

Der Krieg hat natürlich auf den Betrieb der Gesellschaften einschneidend eingewirkt.

Der Dampfschiffsbetrieb auf dem Vierwaldstätter See hatte im Jahre 1913 einen Betriebsüberschuß von 270 000 Francs abgeworfen. Im Jahre 1914 ist ein Minus von 390 000 Francs zu konstatieren, und im Jahre 1915 ist beiläufig auf Grund von Anschätzungen bereits von einem Minus von 480 000 Francs die Rede.

Auf dem Genfer See konnte der Dampfschiffahrtsbetrieb im Jahre 1914 noch einen Ueberschuß von 15 000 Francs aufweisen. Im laufenden Jahre ist nach Schätzungen bereits ein Minus von 250 000 Francs festgestellt.

Auf dem Thuner und Brienzer See sind im Jahre 1913 425 000 Francs als Ueberschuß aufgewiesen worden. Dieser ist im Jahre 1914 auf 18 000 Francs gesunken und im laufenden Jahre ist das Minus bereits mit 150 000 Francs bekanntgegeben. Nicht inbegriffen in den angegebenen Betriebsausgaben sind die Abschreibungen und Rücklagen, so daß sich die Betriebsergebnisse in Wirklichkeit noch erheblich ungünstiger darstellen. Das wichtigste Aktivum der Dampfschiffahrtsgesellschaften ist der Schiffspark. Die schweizerische Gesetzgebung gestattet nicht, durch die Verpfändung von Dampfschiffen flüssige Geldmittel herbeizuschaffen. Der Schiffahrtsbetrieb ist also in dieser Hinsicht gegenüber dem Bahnbetrieb stark im Nachteil. Das wird in dem gegenwärtigen Augenblick sehr stark empfunden, da es den Schiffsgesellschaften unmöglich gemacht ist, ihr Aktivum zu verwerten. Ja, sie können ihre hauptsächlichsten Aktiven nicht einmal als pfandrechtliche Sicherung Dritten anbieten.

Die Deckung der Betriebsausfälle kann unter diesen Umständen nur im Wege von Darlehen erfolgen. Mit einer Zinsenstundung für die Anleihen ist den Dampfschiffahrtsgesellschaften nicht gedient, da das wertvollste Aktivum, der Schiffspark, nicht verpfändet werden darf. Sollte es sich erweisen, daß nicht einmal im Wege der Anleihen die notwendigen Mittel aufzutreiben sind, um die Fortdauer des Betriebes sicherzustellen, so wären die Schiffahrtsunternehmungen einer verderblichen Krisis ausgesetzt.

Es ist natürlich anzunehmen, daß im öffentlichen Interesse die schweizerischen Regierungskreise eingreifen und dafür sorgen werden, daß die äußersten Konsequenzen von diesen Betriebsunternehmungen abgehalten werden, aber es zeigt sich auch bei dieser Gelegenheit wieder, wie sehr die neutralen Staaten durch den europäischen Krieg in Mitleidenschaft gezogen werden. Das ist wieder ein Beweis dafür, daß Sir Edward Grey in seiner Voraussicht bei Beginn des Krieges falsch gewickelt war; er hatte doch ausdrücklich erklärt, daß durch die Teilnahme Großbritanniens an dem Kriege dieses Land nicht mehr zu leiden haben würde, als wenn es neutral „zusehen" wollte, wie auf dem europäischen Festlande die kriegführenden Mächte ihre Kräfte messen. Und bei dieser Gelegenheit sagte er auch, daß die neutralen Staaten in ihren wirtschaftlichen Betätigungen nicht besonders gehindert und geschädigt sein werden.

Ganz abgesehen von einer Reihe von anderen Behauptungen, die Sir Edward Greys Abschätzungen als verfehlt nachweisen, zeigt sich besonders bei den Transportunternehmungen im neutralen Auslande, wie auch in Großbritannien selbst, daß der europäische Krieg fast überall zu krisenhaften Zuständen geführt hat.

Schiffahrtrecht und verwandte Gebiete

Muß der Schiffer alle Wasserpolizeivorschriften kennen?

Wenn jemand gegen wasserpolizeiliche Vorschriften verstößt, so hat er für jeden Schaden einzustehen, weil er die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht beachtet hat. Ist die Entstehung eines Schadens auf Nachlässigkeit einer angestellten Person des Schiffseigentümers zurückzuführen, hat also ein Schiffsangestellter trotz ausdrücklichen Auftrages bei eintretender Dunkelheit das Schiff nicht rechtzeitig mit der erforderlichen Beleuchtung versehen, so haftet der Schiffseigentümer nach § 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes für dessen Verschulden. Der Schiffseigner kann aber auch dann schlechthin haften, wenn nicht nur die allgemeinen Sicherheitsmaßregeln, die durch den Verkehr an sich geboten sind, außer acht gelassen werden, sondern wenn in irgendeiner Weise eine wasserpolizeiliche Vorschrift nicht erfüllt ist, ganz gleich, ob auch der Verkehr im einzelnen Falle dasselbe gebieten würde, was die Wasserpolizeivorschrift gesetzlich erzwingen will; denn dann hat der Schiffer gegen ein den Schutz eines anderen bezweckendes Gesetz verstoßen, muß darum nach § 823 BGB. für den Schaden haften, wenn seinen Angestellten auch im übrigen keine Fahrlässigkeit zur Last zu legen ist.

Muß ein Schiffseigentümer alle Polizeivorschriften kennen? Man muß bedenken, wie außerordentlich zahlreich die wasserpolizeilichen Vorschriften sind. Viele werden außer Kraft gesetzt, wieder andere abgeändert; kurz, die Summe aller Polizeivorschriften bildet einen Paragraphenknäuel, durch den kaum der Jurist sich durchwinden kann, viel weniger ein Schiffer, und wenn er noch so aufmerksam die amtlichen Veröffentlichungen verfolgt.

Natürlich darf der Schiffer sich nicht gleichgültig überhaupt nicht um Wasserpolizeirecht kümmern. Wer ein Schiff nicht einem mit dem Schiffswesen gründlich vertrauten Schiffer anvertraut, dem er jede Verantwortung übertragen kann, muß sich seiner Pflicht als Schiffseigentümer auch bewußt sein, muß wissen, daß die meisten und die wichtigsten wasserpolizeilichen Vorschriften durch den Verkehr geboten sind, und daß die möglichst sorgfältige Erfüllung aller Vorschriften zu den Pflichten jeden Schiffers gehört, der sich seiner Verantwortung bewußt ist.

Man darf aber diese Aufforderung, sich mit sämtlichen wasserpolizeilichen Vorschriften bekannt zu machen, auch nicht überspannen. Wo es sich nicht gerade um wichtige Angelegenheiten handelt oder um solche, die gerade im Augenblick für den Schiffer von besonderer Bedeutung sind, da muß in der Nichtkenntnis einer neuen Polizeivorschrift eine entschuldbare Unkenntnis des Gesetzes erblickt werden, durch die der Schiffer von der Schadenersatzpflicht befreit wird, wenn ihn nicht aus anderem Grunde ein Verschulden trifft.

Das Reichsgericht hat sich leider kürzlich auf einen anderen Standpunkt gestellt. (Entscheidung VI. 450/12.)

Jemand hatte bei seinem Hause alle polizeilichen Vorschriften beobachtet und die Polizei hatte das Haus ohne Beanstandung genehmigt. Später wurde in einem Ortsbaustatut eine unwichtige Abänderung hinsichtlich der Kellerlichtschächte getroffen, von der der Eigentümer nicht Kenntnis erhielt. Ein Passant war in den Schacht, der in dem bisherigen, an sich nicht verkehrswidrigen Zustand gelassen war, gestürzt und verunglückt. Das Reichsgericht hat den Eigentümer zum Schadenersatz verurteilt, ausschließlich, weil die Polizeivorschrift nicht erfüllt gewesen war, für deren Kenntnis der Hauseigentümer Sorge zu tragen habe, gleichviel, ob das mit ungewöhnlicher Mühe und Schwierigkeiten verbunden ist oder nicht.

Es wäre bedauerlich, wenn die künftige Rechtsprechung an dieser Entscheidung festhält. Es kann heute niemandem die Kenntnis aller Vorschriften zugemutet werden, und wenn er trotzdem, ohne daß ihn sonstiges Verschulden trifft, für jede Vorschriftswidrigkeit haftbar gemacht werden kann, so würde das so viel wie eine Zufallshaftung bedeuten, was mit dem Grundgedanken unseres Rechts, daß nur für Verschulden gehaftet wird, im Widerspruch stehen würde. Dr. jur. Eckstein.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat September 1915. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte folgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat September: Zum ersten Male seit Kriegsbeginn brachte der Monat September in der Beschäftigung der Rheinschiffahrt eine nennenswerte und andauernde Belebung. Hervorgerufen durch den stetig zurückgehenden Rheinwasserstand, der eine volle Beladung der einzelnen Fahrzeuge bei weitem nicht mehr gestattete, machte sich allmählich Mangel an Laderaum fühlbar. Dieser verschärfte sich gegen Ende des Monats so weit, daß die Verlader nicht immer in der Lage waren, die in den Häfen anrollenden Eisenbahnwagen rechtzeitig zu entleeren. Infolge der starken Nachfrage nach Schiffsgefäßen stiegen auch die Frachten, und viele Kähne, welche seit Kriegsbeginn mangels Beschäftigung stillgelegt waren, konnten wieder in Betrieb genommen werden. Im Einklang mit der zahlreicheren Abfertigung von Schiffsladungen machte sich auch erhöhte Nachfrage nach Schleppkraft fühlbar. Wenn auch nicht alle seit Kriegsbeginn stilliegenden Schleppdampfer wieder in Betrieb genommen werden konnten, so stieß doch die regelmäßige Beschäftigung der in Fahrt befindlichen Boote auf geringere Schwierigkeiten, und zeitweise machte sich auch geradezu Mangel an Schleppkraft bemerkbar. Daher zeigten auch die Schlepplöhne eine Aufwärtsbewegung, welche den Höchstsatz von 1,10 M für die Tonne ab Ruhrhäfen nach Mannheim erreichte. Die Schwierigkeiten in der Beschaffung des erforderlichen Schiffahrtspersonals dauern an.

Der Wasserstand des Neckars gestattete bis Mitte September die Aufrechterhaltung der Schiffahrt. Von Mitte des Monats lag infolge Ausbleibens von Niederschlägen die Schiffahrt still. Die noch vorhandenen Arbeitskräfte finden teils in der Landwirtschaft, teils in der Gipsindustrie genügend Beschäftigung.

Die Geschäftslage im Elbschiffahrtsverkehr hat auch im Monat September keine nennenswerte Aenderung erfahren. Das Güterangebot in Hamburg ist nach wie vor schwach. Demgegen-

über steht ein großes Angebot an Schiffsraum, so daß auch die Frachtsätze andauernd gedrückt bleiben. Auch im Talverkehr liegen die Verhältnisse ähnlich, insbesondere läßt noch immer die Zufuhr von Kohlen aus Böhmen zu wünschen übrig, was einesteils auf Wagenmangel, anderenteils auf Förderungsausfall und andere Ursachen zurückzuführen ist. Angesichts dieser Verhältnisse überwiegt fortgesetzt das Angebot an Schiffsraum dasjenige an Ladung. Der Wasserstand der Elbe war für den Schiffahrtsbetrieb im Monat September durchgängig günstig, teilweise sogar vollschiffig. Das hatte allerdings zur Folge, daß die Tragfähigkeit der Fahrzeuge in größerem Maße ausgenutzt werden konnte, wodurch sich wiederum das Mißverhältnis zwischen Ladungs- und Raumangebot vergrößerte.

Auf den märkischen Wasserstraßen hat sich der Verkehr im September, soweit es sich um die Verkehrsbeziehungen zur Elbe handelt, im bisherigen Rahmen gehalten. In der Richtung von Schlesien her hat sich der Verkehr etwas mehr entwickelt. Er besteht hauptsächlich in Kohlen und war im Berichtsmonat, weil die Wasserstandsverhältnisse der Oder besser waren und auch die Bedienung des Oderumschlags regelmäßiger erfolgte, größer als im September 1914. Um die leeren Schiffe von der Mark nach Schlesien zu bringen, reichte öfter der durch Einberufungen beschränkte Dampferpark der Oder nicht aus, und man schickte verschiedentlich Hinterraddampfer der Havel nach der Oder zur Aushilfe. Die Bemannungsfrage verschärfte sich. Im Gebiet der Mark selbst war der Lokalverkehr knapp, die herbstlichen Rüben- und Kartoffeltransporte dürften ihn nun etwas beleben. Die Elbdampferlinien hatten auf den meisten Strecken in der Richtung nach Berlin ziemlich viel Beschäftigung. Auch die Obstverkäufe aus Böhmen waren umfangreich. Die Tauchtiefe der Strecke Garz—Rathenow der unteren Havel konnte gegen Ende des Monats auf 1,60 m erhöht werden.

Der Zweigkanal nach Osnabrück ist am 1. November d. Js. probeweise für den Schiffahrtsbetrieb freigegeben. Gleichzeitig hat auch die Stadt Osnabrück ihren Hafen eröffnet.

Aus dem geschäftlichen Leben in Binnenschiffahrt und Schiffbau

Julius Berger Tiefbau-A.-G., Berlin. Arno Möller ist als Prokurist bestellt.

Bützfleth-Abbenflether Hafengenossenschaft e. G. m. b. H., Abbenfleth. Die Genossenschaft wurde am 8. August aufgelöst, die bisherigen Vorstandsmitglieder und Mandatar J. Meyer in Assel sind Liquidatoren.

Elbe-Kieswerke G. m. b. H., Hamburg. Gegründet am 14. Oktober 1915 mit 240 000 M Stammkapital bei gleicher Sacheinlage (je 60 000 M von Frau Auguste Schmeil, Karl Schmeil, Geh. Kommerzienrat Wilhelm Dümling und Fritz Dümling), Geschäftsführer Chr. A. K. Schmeil und O. A. Borns, Prokuristen P. C. Hanel und O. J. Frölich.

Ems-Lots-Gesellschaft, Emden. Die Ausgaben für 1914/15 (einschließlich 1800 M Zinsen für 45 000 M Aktienkapital) betrugen 184 917 M, die Einnahmen 147 925 M. Der Rest wurde mit 30 000 M Zuschuß des Staates und durch 6922 M Entnahme aus dem besonderen Reservefonds gedeckt.

Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft. Aus 794 453 M Reingewinn des Geschäftsjahres 1914/15 wurden auf 3 300 000 M Aktienkapital 10 % Dividende gezahlt.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Augsburg. Carl Barth und Heinrich Hering sind aus dem Vorstand ausgeschieden. Ludwig Endres und Dr. Otto Gertung sind zu ordentlichen Vorstandsmitgliedern bestellt.

Nordseewerke, Emden. Die Werft steht in der Bilanz der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-A.-G. zu Dortmund für 30. Juni 1915 mit 4 566 933 M zu Buche.

Nüscke & Co. A.-G., Stettin. Für 1914/15 verblieben nach 49 048 M Abschreibungen 70 807 M Reingewinn.

Oder-Schleppverein Fürstenberg a. O. e. G. m. b. H. § 4 des Statuts (Geschäftsanteil) ist durch Beschluß vom 14. August 1915 geändert.

Pionier-Bedarfs-Gesellschaft m. b. H., Berlin. Max Below erhielt Gesamtprokura, Oberbürgermeister Alfred Knobloch ist nicht mehr Geschäftsführer.

Reederei Esens-Langeoog A.-G., Esens. Die Bilanz für 31. Mai 1915 schließt mit je 125 803 M Aktiva und Passiva.

Reiherstieg Schiffswerfte und Maschinenfabrik, Hamburg. Einschließlich 38 279 M Vortrag ergaben sich für 30. Juni 1915 1 879 892 M Bruttogewinn, die durch Ausgaben und Abschreibungen in gleicher Höhe aufgebraucht wurden.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, München. Dr. Robert Willer hat Gesamtprokura erhalten.

Vereins-Nachrichten

Berliner Schiffahrts-Verein. In der am 1. November unter dem Vorsitz des Herrn Direktors Vortisch stattgehabten Monatsversammlung wurde darüber berichtet, daß der Verein nunmehr an die Privatschifferverbände Fragebogen gesandt hat, um die Schäden in den wegen Einberufung der Schiffer stilliegenden Fahrzeugen festzustellen. Des weiteren wurde darüber verhandelt, ob es zweckmäßig sei, in diesem Winter Schifferschulunterricht abzuhalten. Es wurde beschlossen, dem Magistrat zu empfehlen, angesichts der Zeitverhältnisse die Schifferfortbildungsschule in diesem Winter nicht zu eröffnen, aber ihre Einrichtung für Friedenszeiten aufrechtzuerhalten. — Der Verein ist bei der Regierung wegen der Abgabe von Petroleum vorstellig geworden; er hat zusagenden Bescheid erhalten und wird sich nunmehr wegen Lieferung der benötigten Mengen mit den zuständigen Stellen in Verbindung setzen. — Nachdem noch mitgeteilt wurde, daß das Schiedsgericht der Angestelltenversicherung empfohlen habe, die Kahnsteuerleute nicht für versicherungspflichtig zu erklären, wurde noch beschlossen, beim Regierungspräsidenten dahin vorstellig zu werden, die vom Standpunkte der Schiffahrtspraxis unhaltbare Verfügung aufzuheben, wonach die Dampferführer für vollzähliges Vorhandensein der Schleppanhangsbemannung verantwortlich gemacht werden. — Der Kriegsminister hat eine Eingabe des Vereins, die sich auf die Beaufsichtigung der stilliegenden Fahrzeuge durch die Wasserbauverwaltung bezieht, dem Minister der öffentlichen Arbeiten überwiesen. — Hinsichtlich der Beurlaubung von Schiffsmannschaften sind alle militärischen Stellen schon vor längerer Zeit u. a. darauf hingewiesen worden, Anträge auf Beurlaubungen Dienstpflichtiger zur Beseitigung wirtschaftlicher Notstände, soweit es die militärischen Interessen gestatten, möglichst zu entsprechen. Entsprechende Gesuche sind gegebenenfalls unmittelbar an den zuständigen Truppenteil oder an das Generalkommando bzw. stellvertretende Generalkommando zu richten. Die Prüfung der Gesuche dortselbst wird beschleunigt, wenn ihnen eine amtliche Bescheinigung über die Notwendigkeit des Urlaubes beigefügt ist.

Märkischer Schiffahrtsverein Berlin. In einer am 11. Oktober unter Vorsitz des Herrn Brandenburg stattgehabten Mitgliederversammlung wurde zunächst das städtische Projekt einer Uferstraßenregelung am Schiffbauerdamm zwischen Marschall- und Kronprinzenbrücke besprochen, gegen welches, da eine Beeinträchtigung des Ladeverkehrs stattfinden würde, vom Schiffahrtsstandpunkte Einwendungen erhoben werden, die auch behördlicherseits Würdigung finden. — Da eine längere Betriebsstörung an der Spandauer Schleuse eingetreten ist, wurde der Regierungspräsident um Erlaß der Schiffahrtsabgaben für die zu machenden Umwege ersucht. — Von der Verkehrsanordnung für die Ringbahnbrücken wurde Kenntnis genommen und weiter beschlossen, hinsichtlich der Projekte für die Alsenbrücke und die Weidendammbrücke Erkundigungen einzuziehen. — Weiter soll angestrebt werden, eine größere Vertretung der Schiffahrtsbetriebe in der städtischen Hafendeputation zu erzielen. — Ebenso soll beantragt werden, die dieswinterlichen Schiffahrtssperren auf ein Mindestmaß zu beschränken und auch das Eisbrechen in möglichstem Umfange zu gestatten. — Schließlich wurde noch die Petroleumverteilung für Oktober vorgenommen.

Patentbericht

A. Patent-Anmeldungen.

Klasse 65a. F. 37 568. **Düsenschornstein für Schiffe.** Dipl.-Ing. Theodor Freudenthal, Kiel, Düsternbrook 108. 1. 11. 13.

Klasse 65a. K. 53 089. **Vorrichtung zur gänzlichen oder teilweisen Aufhebung der Schiffsneigung bei Schwimmkranen mit einziehbarem Ausleger und durch die Last einstellbarem Gegengewicht.** Johannes Kroschel, Dortmund, Knappenbergerstraße 99. 11. 11. 12.

Klasse 65d. V. 12 650. **Zündvorrichtung für miteinander durch ein schwimmfähiges Tau verbundene Seeminen.** Vickers Limited, Westminster, London (Engl.); Vertr.: Otto Siedentopf und Dipl.-Ing. Wilhelm Fritze, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 3. 12. 13. V.-St. Amerika 26. 6. 13.

Klasse 84a. B. 72 227. **Lagerung für Klapptore, Schachttore, einflüglige Tore mit senkrechter Drehachse u. dgl.** Max Buchholz, Groß-Plehnendorf b. Danzig. 11. 6. 13.

Klasse 84a. St. 19 224. **Wehrklappe;** Zus. z. Pat. 257 804. Stauwerke A.-G., Zürich; Vertr.: C. Gronert u. W. Zimmermann, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 2. 12. 13.

Klasse 84a. T. 17 545. **Selbsttätige Deichschleuse, welche an winklig zueinander liegenden Stangen od. dgl. aufgehängt ist.** Viktor August Tärnsten, Sala; Vertr.: E. Franke und G. Hirschfeld, Pat.-Anwälte, Berlin SW 68. 24. 6. 12.

Klasse 84c. B. 78 110. **Einrichtung zum Einführen von Rohren oder Holzpfählen in den gewachsenen Boden durch Einspülung und Rammung.** Beton- und Tiefbau-Gesellschaft Mast m. b. H., Berlin. 23. 7. 14.

Klasse 84c. F. 34 531. **Vortreibbohle mit Senkhülle zur Herstellung von Stützmauern, Kaimauern oder ähnlichen Wänden aus Beton.** Edgar Frankignoul, Lüttich, Belg.; Vertr.: Robert Brede und Dipl.-Ing. Hammersen, Pat.-Anwälte, Köln. 25. 5. 12.

Klasse 84c. H. 66 485. **Eiserne Spundwand aus ‾|_-Trägern.** Wilhelm Heinrichs, Aachen, Eifelstraße 42. 19. 5. 14.

Klasse 84c. K. 59 904. **Verfahren zur Herstellung von Eisenbetonpfählen mit einer oder mehreren Fußverbreiterungen in weichem Boden.** Hermann Kügler, München, Westenrieder Straße 21. 2. 11. 14.

Klasse 84c. K. 57 737. **Verfahren zur Herstellung tragfähiger Betonpfähle im Erdreich mittels eines Vortreibrohres.** Ernst Moritz Keller, Dresden-Loschwitz. 2. 2. 14.

Klasse 84c. L. 42 261. **Zwangläufig geführte Eisenspundwand.** Friedrich Lang, Hamburg-Fuhlsbüttel. 16. 6. 14.

Klasse 84c. N. 14 810. **Verfahren zur Herstellung von Betonpfählen, bei dem mit dem Vortreibrohr ein inneres, unten offenes Rohr eingetrieben wird, in das der Boden eindringt und das darauf an seinem unteren Ende abgeschlossen und mit seinem Inhalt unter Belassung eines mit Beton auszufüllenden Hohlraumes hochgezogen wird.** Christoffer Ryholm, Schwanenwik 28, und Harald Broe, Burgstr. 6, Hamburg. 11. 11. 13.

Klasse 84d. O. 8847. **Baggerlöffel, dessen Stiel am oberen Ende des Löffels angreift;** Zus. z. Pat. 287 261. Orenstein & Koppel — Arthur Koppel Akt.-Ges., Berlin. 12. 11. 13.

Klasse 84c. S. 39 657. **Herstellung von Baugrubenabsteifungen durch nachträglich wiederzugewinnende Absteifungseisen.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt b. Berlin. 25. 7. 13.

Klasse 84c. Sch. 45 279. **Verfahren zur Herstellung von Unterwassertunnels.** Dipl.-Ing. Otto Scharfenberg, Charlottenburg, Goslarer Platz 5. 7. 11. 13.

Klasse 84c. T. 17 126. **Spundwand aus z-förmigem Walzeisen.** Heinrich Toussaint, Kassel-Wilhelmshöhe, Löwenburgstraße 6. 17. 2. 12.

Klasse 84c. V. 75 850. **Verfahren und Vorrichtung zur Herstellung von Betonpfählen.** Harald Broe, Burgstr. 6, und Christoffer Ryholm, Schwanenwik 28, Hamburg. 5. 2. 14.

Klasse 84c. W. 43 244. **Vortreibrohr zur Herstellung von Betonpfählen.** Internationale Siegwartbalken-Gesellschaft, Luzern, u. Wayss & Freytag A. G., Neustadt a. d. Haardt; Vertr.: F. A. Hoppen, Pat.-Anw., Berlin SW 68. 18. 9. 13.

Klasse 84d. K. 59 055. **Bremsvorrichtung für die Bodenklappe von Baggerlöffeln.** Rudolf Krasemann, Krakau; Vertr.: Dipl.-Ing. C. Fehlert, G. Loubier, F. Harmsen, A. Büttner und E. Meißner, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 2. 6. 14.

Klasse 84d. L. 42 148. **Saugbaggerkopf ohne beweglichen Teil mit einem daran angebrachten Pflug.** Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck. 28. 5. 14.

Klasse 84d. O. 8438. **Löffelbagger mit als Pendelschieber ausgebildetem Löffelboden.** Orenstein & Koppel-Arthur Koppel Akt.-Ges., Berlin. 5. 2. 13.

Klasse 84d. M. 55 353. **Einrichtung zur Fortbewegung von auf einer Grundplatte mit großer Bodenberührungsfläche ruhenden Baggern und ähnlichen schweren Maschinen unter Anwendung von Hilfsstützvorrichtungen.** Monighan Machine Company, Chicago, V. St. A.; Vertr.: Dipl.-Ing. A. Trautmann und Dipl.-Ing. H. Kleinschmidt, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 3. 3. 14. V. St. A. 5. 4. 13.

B. Zurückgenommene Anmeldung.

(Infolge Nichtzahlung der Gebühr.)

Klasse 65d. H. 62 779. **Vorrichtung zum selbsttätigen Verankern von Seeminen in vorher bestimmter Tiefe.** 16. 7. 14.

C. Patent-Erteilungen.

Klasse 65a. 288 740. **Feuermelder, bestehend aus von den zu kontrollierenden Räumen nach Gehäusen führenden Röhren, durch welche Luft und gegebenenfalls Rauch abgesaugt wird.** William Rich, New-York; Vertr.: A. du Bois Reymond, M. Wagner und G. Lemke, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 4. 12. 13. R. 39 376.

Klasse 65a. 287 187. **Tauchruder für Unterseeboote.** Gesellschaft Fiat San Giorgio, Spezia, Italien; Vertr.: H. Springmann, Th. Stort u. E. Herse, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 16. 4. 13. S. 38 775.

Klasse 65a. 287 273. **Saugluftförderanlage für Schüttgut, insbesondere heiße Asche, Schlacke u. dergl. auf Schiffen;** Zus. zum Pat. 263 644. Dipl.-Ing. Fritz Hartmann, Offenbach a. M., Rödernstr. 24. 18. 7. 13. H. 63 054.

Klasse 65a. 287 312. **Einrichtung zur Bedienung des Tauchtanks von Unterseebooten.** Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft, Berlin. 24. 7. 13. A. 24 334.

Klasse 65a. 287 633. **Schlipphaken für Schiffe.** Heinrich Heitmann sen., Bremen, Weizenkampstr. 144. 21. 5. 14. H. 66 494.

Klasse 65a. 288 186. **Oberflächenkondensator für Doppelhüllen-Unterseeboote mit Dampfantrieb.** Actien-Gesellschaft Weser, Bremen. 16. 10. 13. A. 24 751.

Klasse 65a. 288 358. **Schlepphaken für Schiffe.** Hugo Dehmel, Altona, Bahrenfelder Straße 290, und Alfred Schurz, Hamburg, Seilerstraße 36. 17. 4. 14. D. 30 713.

Klasse 65d. 287 230. **Seemine gegen Unterseeboote.** Richard Schmidt, Kiel, Adolfstr. 29. 21. 8. 13. Sch. 44 645.

Klasse 65d. 288 408. **Seemine gegen Unterseeboote;** Zus. z. Pat. 287 230. Richard Schmidt, Kiel, Adolfstraße 27/9. 17. 7. 14. Sch. 47 592.

Klasse 65d. 288 482. **Patrone zum Entzünden langsam brennender Brandsätze.** Arthur Richau, Kiel, Feldstr. 44. 20. 5. 13. R. 37 987.

Klasse 65d. 288 483. **Patrone** nach Patent 288 482; Zus. z. Pat. 288 482. Arthur Richau, Kiel, Feldstr. 44. 13. 2. 14. R. 39 910.

Klasse 65d. 288 484. **Patrone;** Zus. z. Pat. 288 482. Arthur Richau, Kiel, Feldstr. 44. 19. 2. 14. R. 39 965.

Klasse 65f. 287 237. **Schaltung der Schraubenwellen von Mehrschraubenschiffen für Marschfahrt.** Vulcan-Werke Hamburg und Stettin A.-G., Hamburg. 29. 4. 13. V. 11 634.

Klasse 65f. 288 999. **Dampfturbinenanlage für den Schiffsantrieb mit einer oder mehreren auskuppelbaren, durch Zahnradübersetzung auf eine Hauptwelle wirkenden Marschturbinen.** Dr.-Ing. Hermann Föttinger, Zoppot. 17. 6. 13. F. 36 690.

Klasse 84a. 287 112. **Stemmtor für Schiffsschleusen;** Zus. z. Pat. 274 998. Max Buchholz, Groß-Plehnendorf bei Danzig. 4. 8. 12. B. 72 222.

Klasse 84a. 287 142. **Lagerung für Klapptore, Schachttore, einflüglige Tore mit senkrechter Drehachse u. dgl.** Max Buchholz, Groß-Plehnendorf bei Danzig. 12. 6. 13. B. 72 227.

Klasse 84a. 287 302. **Wehrklappe;** Zus. z. Pat. 257 804. Stauwerke A.-G., Zürich; Vertr.: C. Gronert u. W. Zimmermann, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 3. 12. 13. St. 19 224.

Klasse 84a. 287 555. **Selbsttätige Deichschleuse, welche an winklig zueinander liegenden Stangen oder dgl. aufgehängt ist.** Viktor August Tärnsten, Sala; Vertr.: E. Franke u. G. Hirschfeld, Pat.-Anwälte, Berlin SW 68. 25. 6. 12. T. 17 545.

Klasse 84a. 287 892. **Zweiarmiges Segmentwehr.** Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb, Oberhausen, Rhld. 8. 9. 12. G. 37 463.

Klasse 84a. 288 216. **Antrieb für Walzenwehre.** Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G., Nürnberg. 11. 11. 14. M. 57 283.

Klasse 84c. 288 217. **Herstellung von Baugrubenabsteifungen durch nachträglich wiederzugewinnende Absteifungseisen.** Siemens & Halske Akt.-Ges., Siemensstadt b. Berlin. 26. 7. 13. S. 39 657.

Klasse 84c. 288 580. **Vortreibbohle mit Senkhülle zur Herstellung von Stützmauern, Kaimauern oder ähnlichen Wänden aus Beton.** Edgar Frankignoul, Lüttich, Belgien; Vertr.: Rob. Brede u. Dipl.-Ing. L. Hammersen, Pat.-Anwälte, Cöln a. Rh. 26. 5. 12. F. 34 531.

Klasse 84c. 288 581. **Vortreibrohr zur Herstellung von Betonpfählen.** Internationale Siegwartbalken-Ges., Luzern, u. Wayß & Freytag A.-G., Neustadt a. d. Haardt; Vertr.: F. A. Hoppen, Pat.-Anw., Berlin SW 68. 19. 9. 13. W. 43 244.

Klasse 84c. 288 642. **Eiserne Spundwand aus ‾|_-Trägern.** Wilhelm Heinrichs, Aachen, Eifelstraße 42. 20. 5. 14. H. 66 485.

Klasse 84d. 286 334. **Vorrichtung zum selbsttätigen Schließen und zwangläufigen Oeffnen der Bodenklappe an Baggerlöffeln.** Martin Stühler, Köln a. Rh., Lützowstr. 4. 19. 9. 13. St. 18 923.

Klasse 84d. 287 049. **Entleerungsvorrichtung für Baggerbecher mit Klappböden, die durch an der Trommel gelagerte Doppelhebel angehoben werden.** Oesterreichische Benz-Motorengesellsch. m. b. H. u. Hugo Baron Schwarz, Wien; Vertr.: Dipl.-Ing. G. Benjamin, Pat.-Anw., Berlin SW 11. 8. 3. 14. O. 9024. Oesterreich 8. 3. 1913.

Klasse 84d. 288 387. **Einrichtung zur Fortbewegung von auf einer Grundplatte mit großer Bodenberührungsfläche ruhenden Baggern und ähnlichen schweren Maschinen unter Anwendung von Hilfsstützvorrichtungen.** Monighan Machine Company, Chicago, V. St. A.; Vertr.: Dipl.-Ing. A. Trautmann und Dipl.-Ing. H. Kleinschmidt, Pat.-Anwälte, Berlin SW 11. 4. 3. 14. M. 55 353. V. St. A. 5. 4. 13.

Klasse 84d. 288 461. **Bremsvorrichtung für die Bodenklappe von Baggerlöffeln.** Rudolf Krasemann, Krakau; Vertr.: Dipl.-Ing. C. Fehlert, G. Loubier, F. Harmsen, A. Büttner und E. Meißner, Pat.-Anwälte, Berlin SW 61. 3. 6. 14. K. 59 055.

D. Patent-Löschungen.

Infolge Nichtzahlung der Gebühren:

Klasse 65a. 241 202. 245 031. 252 416. 259 016. 264 872. 275 276.

Klasse 65c. 269 142. 281 795.

Klasse 65d. 274 776.

Klasse 65f. 155 883.

Klasse 84a. 243 678. 243 679. 243 680.

Klasse 84a. 285 132.

Klasse 84c. 258 785.

Infolge Ablaufs der gesetzlichen Dauer:

Klasse 84a. 135 813, 135 814, 140 309, 155 206, 195 183.

E. Gebrauchsmusterschutz.

Klasse 84d. 635 481. **Vorrichtung zum Oeffnen und Schließen der Bodenklappe an Baggerschaufeln.** Carlshütte, Act.-Ges. für Eisengießerei und Maschinenbau, Altwasser i. Schl. 11. 1. 13. C. 10 085.

Klasse 84d. 636 081. **Baggerlöffel mit als Pendelschieber ausgebildetem und durch ein Kurbelgetriebe bewegtem Löffelboden.** Orenstein & Koppel — Arthur Koppel Akt.-Ges., Berlin. 7. 2. 13. O. 7690.

Klasse 84d. 636 082. **Löffelbagger, dessen Ritzelwelle abwechselnd mit der Vorschubmaschine gekuppelt und unter gleichzeitiger Festbremsung abgekuppelt werden kann.** Orenstein & Koppel — Arthur Koppel Akt.-Ges., Berlin. 7. 2. 13. O. 7691.

Klasse 84d. 636 083. **Löffelbagger mit durch ein Kurbelgetriebe gesteuertem Löffelboden.** Orenstein & Koppel — Arthur Koppel Akt.-Ges., Berlin. 7. 2. 13. O. 7692.

Klasse 84d. 636 084. **Baggerlöffel mit Antrieb des Löffelbodens von der Vorschubmaschine.** Orenstein & Koppel — Arthur Koppel Akt.-Ges., Berlin. 7. 2. 13. O. 7693a.

Klasse 65a. 631 582. **Vorrichtung zum Aussetzen von Rettungsbooten.** Wilhelm Lüder, San Francisco; Vertr.: August Lüder, Magdeburg, Belfortstr. 35. 4. 8. 14. L. 35 711.

Klasse 65a. 631 672. **Wantenspanner.** Franz Peuß, Bremen, Klausthaler Str. 17. 27. 5. 15. P. 27 245.

Klasse 65a. 631 729. **Waschquast für den Kriegsschiffsgebrauch.** Clemens Georg Heising, Wilhelmshaven, Roonstr. 96. 26. 5. 15. H. 69 575.

Klasse 65a. 632 175. **Aus einer durch Ringe versteiften harmonikaartig ausziehbaren Segeltuchhülle bestehende Rettungsboje.** Wilhelm Heinrich, Geestemünde, und Friedrich Holm, Lehe b. Geestemünde. 22. 8. 13. H. 62 478.

Klasse 65a. 630 482. **Vorrichtung zur Befestigung des Atmungsgerätes bei Tauchrettern.** Hanseatische Apparatebau-Gesellschaft, vorm. L. von Bremen & Co., m. b. H., Kiel. 17. 6. 14. H. 67 160. Oesterreich 18. 5. 14.

Klasse 65a. 630 519. **Rettungsboot für Unterseeboote.** Fritz Waap, Elmschenhagen, und Karl Waap sen., Heikendorf, Kieler Förde. 4. 5. 15. W. 45 719.

Klasse 65c. 630 645. **Vorrichtung zum Fortbewegen von Wasserfahrzeugen mittels menschlicher Kraft.** Carl Lagerquist, Berlin-Karlshorst, Prinz-Adalbert-Str. 5. 6. 5. 15. L. 36 648.

Klasse 65c. 631 679. **Bootsriemen zum Rudern in der Gesichtsrichtung.** Hugo Leib, Selb i. B. 29. 5. 15. L. 36 721.

Klasse 65c. 632 123. **Rettungsboot.** John Heenan Long und Rufus Daniel Lingo, Dagsboro, V. St. A.; Vertr.: H. Fieth, Pat.-Anwalt, Nürnberg. 9. 6. 15. L. 36 749.

Klasse 65f. 630 338. **Schiffsschraubenantriebsvorrichtung, bestehend aus einer Turbine und einem Elektromotor, die beide unter Zwischenschaltung von ein- und ausrückbaren Kuppelungen vermittels Ritzel auf ein größeres Zahnrad arbeiten, dessen Welle mit der Propellerwelle durch eine ein- und ausrückbare Kuppelung verbunden ist.** Fried. Krupp Akt.-Ges. Germaniawerft; Kiel-Gaarden. 25. 5. 14. K. 63 746.

Klasse 84a. 631 989. **Böschungsbefestigung mit anschließender Abflußrinne.** Fa. Johann Hausmann, Bottrop. 8. 6. 15. H. 69 647.

Klasse 84c. 632 171. **Eiserner Spundpfahl.** Fried. Krupp, Akt.-Ges., Essen-Ruhr. 14. 9. 12. K. 54 844.

Klasse 84d. 633 909. **Nassbagger für Drahtseil-Fortbewegung.** Carl Heinrich Fischer, Dresden, Omsewitz, Weinbergstrasse 16. 12. 7. 15. F. 33 291.

Klasse 84d. 634 195. **Messeranordnung an Baggern mit an endlosen Triebketten befestigten Bechern.** Görlitzer Ziegelei-Maschinen-Fabrik Scholze u. Geissler, Görlitz. 17. 7. 15. G. 38 345.

Klasse 65a. 635 203. **Vorrichtung zum Ueberschreiten von Flußläufen und sonstigen Hindernissen.** Fröhlich & Wolff, mechanische Segeltuchweberei, Cassel. 2. 8. 15. F. 33 342.

Klasse 65a. 635 212. **Kettenkneifer für Schiffsankerketten.** Actien-Gesellschaft „Weser", Bremen. 4. 8. 15. A. 24 768.

Klasse 65a. 634 004. **Unterwassersirene mit Motorantrieb und innenliegendem Rotor.** Signal-Gesellschaft m. b. H., Kiel. 6. 11. 13. S. 31 929.

Klasse 65a. 634 007. **Vorrichtung zum Oeffnen und Schließen von Schottüren.** Atlas-Werke A.-G., Bremen. 27. 3. 14. A. 22 774.

Verlängerung der Schutzfrist.

Klasse 65a. 515 996. **Ventilklappenapparat für Schiffspumpklosetts usw.** Sanitas Akt.-Ges. in Hamburg, Hamburg. 26. 6. 12. S. 27 746. 22. 6. 15.

Klasse 65a. 516 776. **Schiffsfenster.** Thomas Utley, Liverpool; Vertr.: H. Springmann, Th. Stort und E. Herse, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 2. 7. 12. U. 4092. 18. 6. 15.

Klasse 65a. 516 777. **Ventilationsfenster.** Thomas Utley, Liverpool; Vertr.: H. Springmann, Th. Stort und E. Herse, Pat.-Anw., Berlin SW 61. 2. 7. 12. U. 4093. 18. 6. 15.

Klasse 65a. 516 778. **Schiffsventilator.** Thomas Utley, Liverpool; Vertr.: H. Springmann, Th. Stort und E. Herse, Pat.-Anw., Berlin, SW 61. 2. 7. 12. U. 4094. 18. 6. 15.

Klasse 65a. 536 539. **Fender aus Rohr usw.** Fa. J. M. W. Heitmann, Hamburg. 13. 12. 12. H. 58 750. 12. 7. 15.

Klasse 65a. 515 995. **Schiffs-Pumpklosett usw.** Sanitas Akt.-Ges. in Hamburg, Hamburg. 26. 6. 12. S. 27 745. 22. 6. 15.

Klasse 65a. 519 544. **Schiff usw.** Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft, Flensburg. 13. 7. 12. F. 27 239. 12. 7. 15.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verpflichtung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt" zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXII. Jahrgang 1915
Heft 23/24
Dezember

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

Herausgegeben vom
Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Verbands-Zeitschrift für den
Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt

Verantwortlicher Schriftleiter:
Dr. Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Bezugspreis 12 M. für den Jahrgang von 24 Heften. Bei allen Buchhandlungen, Postanstalten (Postzeitungsliste Nr. 8444) und bei der Verlagshandlung erhältlich

Einzelne Hefte 75 Pfennig

Anzeigen kosten 40 Pfennig die 4gespaltene Nonpareille-Zeile. Bei Wiederholungen Rabatt

Beilagen nach besonderer Berechnung — nur für die Gesamt-Auflage

Kommissions-Verlag von Rudolf Mosse, BERLIN SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49

Alle Postsendungen (mit Ausnahme von Kassensachen) für den *Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt* sowie für den *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischen Verband für Binnenschiffahrt* und für die Schriftleitung *der „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* sind mit der Wohnungsangabe *Charlottenburg, Kantstrasse 140*, zu versehen.
Alle Geldsendungen für die **beiden Verbände** sind an den Schatzmeister, Herrn *Hugo Heilmann*, **Berlin N 24, Oranienburger Str. 33**, zu richten.
Alle Sendungen, welche die **Expedition** der *„Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“* betreffen, sind an den *Verlag Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49*, zu richten, solche für **Anzeigen** und **Beilagen** an die *Annoncen-Expedition Rudolf Mosse.*

Vergleichende Untersuchung der Nord- und der Süd-Linie des Kanales von Hannover zur Elbe

Von Professor O. Franzius, Hannover. (Vgl. den Aufsatz des gleichen Verfassers in Heft 19/20 und 21/22.) (Fortsetzung.)

II. Teil.

Vergleich der beiden Linien in verkehrstechnischer Beziehung.

Die Hauptlinie bewältigt den großen Durchgangsverkehr. Alle vergleichenden Untersuchungen müssen für den Zeitpunkt durchgeführt werden, in dem der Kanal zum ersten Male seinen vollen Verkehr besitzt. Nach den Annahmen der Denkschrift tritt das im Jahre 1932 ein, wenn der Betrieb im Jahre 1922 aufgenommen werden könnte. Es wird unterschieden in Durchgangsverkehr, abgekürzt D.-V., und Kanalgebietsverkehr, abgekürzt K.-V., d. h. den Verkehr, der durch das neu durchzogene Kanalgebiet hervorgerufen wird. Das Wort Ortsverkehr bezeichnet den Verkehr, der von einem Orte des Kanals zu einem anderen Orte des Kanales ohne Umschlag geht. Von großer Bedeutung für die Linienführung ist das zahlenmäßige Verhältnis zwischen K.-V. und D.-V. bei jeder Linie. Rechnet man nur nach Gütermengen, dann scheint der K.-V. eine große Rolle zu spielen. Denn nach der wirtschaftlichen Ermittelung (Tabelle 2) ist bei Fertigstellung des Kanals im Jahre 1932 ein rechnungsmäßiger Verkehr von 3,37 Millionen Tonnen K.-V. gegenüber 16,10 Millionen Tonnen G.-V.*) zu erwarten, so daß danach der K.-V. 21 Prozent, d. h. über ⅕ des G.-V., betrüge. Diese Zahlen ergeben aber nicht das richtige Bild. Die Tonnenzahl ist vor allem wichtig zur Bestimmung der Zahl der Schleusensätze, nicht aber für die Rentabilität. Nicht die Tonne Ladung zählt, sondern der zurückgelegte Tarifkilometer. Man kann leicht im Kanalgebiet eine große Tonnenzahl erreichen; legt das Gut aber nur kurze Strecken zurück, wie es das Kali z. B. vorwiegend tut, so ist die Bedeutung der großen Tonnenzahl für die Verzinsung gering. Diese Trennung des Tarifkilometer-Verkehrs nach K.-V. und D.-V. ist in der Denkschrift in den Schlußtabellen nicht vorgenommen worden. Die Trennung ist aber besonders wichtig, weil der Durchgangsverkehr und der Kanalverkehr jeder eine andere Verkehrszunahme aufweist. Es mußte daher eine der ersten Arbeiten sein, diese Tabellen auf Grund des für 1912 gefundenen Materials der Denkschrift neu aufzustellen. Die Tabellen sind wegen Raummangel hier nicht wiedergegeben worden. Sie sind für das Jahr 1912 richtig. Aus ihnen geht unter Beachtung der im folgenden behandelten Verkehrszunahme Tabelle 2 hervor.

*) G.-V. = Gesamtverkehr.

Nach der Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen für ganze Wagenladungen beträgt die durchschnittliche jährliche Verkehrszunahme auf den vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands im Jahrzehnt 1901 bis 1911 5,8 %.

Für das Kanalgebiet ohne den Kaliverkehr ergibt sich aber eine ganz andere Zunahmezahl. Auf den Kaliverkehr wird weiter hinten genauer eingegangen.

Die größeren Orte des Kanalgebietes ausschließlich Hannovers, das an dem bestehenden Kanal liegt, und Sehndes, das den Haupt-Kaliverkehr enthält, haben den in der folgenden Tabelle angegebenen Wagenladungsverkehr, woraus die Zunahme errechnet wird.

Tabelle 1

Ort	Versand u. Empfang in ganzen Wagenlad. 1902		Versand u. Empfang in ganzen Wagenlad. 1912		Für das gesamte Gebiet	
	N. L.	S. L.	N. L.	S. L.	1902	1912
Lehrte	183	—	276	—		
Hildesheim	450	450	556	556		
Peine	1159	1159	1586	1586		
Braunschweig	462	462	554	554		
Neuhaldensleben	175	—	303	—		
Oschersleben	—	323	—	378		
Magdeburg	2851	2851	3878	3878		
Gesamtsumme	5280	5245	7153	6953	5603	7531
Zunahme	1873	1707	1873	1707	1928	—
Prozentsatz für den 10jährigen Unterschied	36%	33%			34%	

Aus diesen zehnjährigen „Zinseszins“-Zahlen ergibt sich für das Kanalgebiet eine jährliche mittlere Verkehrszunahme von rund 3 %.

Da nun die frühere Zahl 5,8 % für das ganze Reich auch die kleinen Orte mit 3 % mitenthält, so muß die Zahl für die großen Industriebezirke allein höher sein. Wahrscheinlich ist sie höher als 6 %. Als Anhalt dürfte die Tatsache dienen, daß der Rhein-

schiffahrtsverkehr in Deutschland eine jährliche Zunahme von etwa 7% aufweist, sich also in 10 Jahren verdoppelt. Es soll aber, um den Kanalgebietsverkehr nicht zu ungünstig hinzustellen, angenommen werden, daß das Verhältnis Durchgangsverkehr : Kanalverkehr = 2 : 1 sei. Will man lediglich die Wirtschaftlichkeit des Kanales bestimmen, dann müßte man mit einem noch ungünstigeren Verhältnis rechnen; da es hier aber auf den Vergleich der Linien ankommt, ist die Zahl 2 : 1 genau genug.

Will man nun für den Gesamtverkehr nur die Zunahme von 3% annehmen, um nicht zu günstig für die Kanalentwickelung zu rechnen, dann muß man bei der Nordlinie bei rund drei Teilen Durchgangs-Tonnenverkehr und einem Teil Kanalgebiets-Tonnenverkehr im Jahre 1912 rechnen mit $X_1 = 3{,}4\,\%$ für den Durchgangsverkehr und $\frac{1}{2}\,X_1 = 1{,}7\,\%$ für den Kanalverkehr, entsprechend der Gleichung: $\dfrac{3\,X_1 + \frac{X_1}{2}}{4} = 3.$

Für die Südlinie mit rund zwei Teilen Durchgang und einem Teil Kanalgebiet-Tonnenverkehr würde das Verhältnis für den Kanalgebietsverkehr noch ungünstiger stehen.

Die Zahlen sind genau genug für die Berechnung der Rentabilität des Unternehmens ohne Rücksicht auf die Linienführung. Für den Vergleich aber muß man mit der zweiten Annahme des vollen Wachstums von rund $X_2 = 6\%$ rechnen. Es ist das Wachstum für beide Annahmen errechnet worden. Man erhält dann die in Tabelle 2 dargestellte Entwickelung des Kanalverkehrs, getrennt nach Kanalgebietsverkehr und Durchgangsverkehr.

größeren Gefahr der Schiffsbeschädigung noch erwiesen werden muß. Dann braucht man für die Ueberwindung der 30.4 m die Zeit von 15,2 Minuten. Bei der mittleren Fahrgeschwindigkeit von 5 Kilometer pro Stunde entspricht das $\frac{15{,}2}{60} \cdot 5 = 1{,}3$ Tarifkilometer. Insgesamt ist somit die Südlinie auf dem Schleusenwege um $29{,}1 + 10{,}5 + 1{,}3 = 40{,}9$ Tarifkilometer länger als die Nordlinie.

Bei Eintritt des vollen Verkehrs gegen die zweiten acht Millionen Tonnen bei der Nordlinie über zweite Schleusen mit 3,5 Tarifkilometer Länge, bei der Südlinie über Hebewerke mit sechs Tarifkilometer Länge. Die Mehrlänge der Südlinie ist dafür zu rechnen zu $29{,}1 + 6 \times 1 - 3 \times 3{,}5 = 54{,}6$ Tarifkilometer. Das Mittel aus beiden ist $\frac{40{,}9 + 54{,}6}{2} = 47{,}7$ Tarifkilometer, d. h. rund 50 Tarifkilometer Mehrlänge als bei der Nordlinie.

Der Schleppzug braucht zur Durchfahrt bei der Südlinie rund 10 Stunden, d. h. über ¾ Tag mehr als bei der Nordlinie. Auf Grund dieser Zahl können wir nun in einen Vergleich der Kosten der beiden Unternehmungen eintreten.

III. Teil.

Kostenvergleich der Linien einschließlich der Stichkanäle für den Zeitpunkt, in dem der volle Verkehr eingetreten ist.

Der Kostenvergleich betrifft zuerst die Bau- und Betriebskosten, dann die Kosten, die dem Verkehr aus der berechneten Mehrlänge der Südlinie erwachsen.

Tabelle 2

Voraussichtlicher Verkehr auf beiden Kanallinien, nach der Feststellung, daß der Durchgangsverkehr einen doppelt so großen Zuwachs wie der Kanalverkehr erhält.

	Proz. des rechnungsmäßigen Verkehrs	1000 Tonnen						Millionen Tonnenkilometer							
		Kanalgebiet		Durchgang		Gesamtverkehr		Kanalgebiet		Durchgang			Gesamtverkehr		
		Nordlinie	Südlinie	Nordlinie	Südlinie	Nordlinie	Südlinie	Nordlinie	Südlinie	Nordlinie 143,2 km	Südlinie bei 172,3 km wirklicher Länge	Südlinie bei 143,2 km gerechneter Nutzlänge	Nordlinie 143,2 km	Südlinie 172,3 km ungekürzt	143,2 km gekürzt
Verkehrsentwicklung bei $\frac{1}{2}\,x_1 = 1{,}7\%$ für Kanalverkehr und $x_1 = 3{,}4\%$ für Durchgangsverkehr im Jahre.															
Verkehr im Jahre 1912	100	1835	2366	6451	6384	8286	8750	315,34	438,98	2780,1	2928,19	2742	3095	3367	3181
Gesteigerte Verkehrszahlen (1912) nach 10 Jahren im J. 1922	100	2170	2800	9020	8910	11190	11710	370	520	3890	4100	3840	4260	4620	4360
Wirkl. Verkehr 1. Jahr 1922	30	650	840	2710	2670	3360	3510	111	156	1167	1230	1152	1278	1386	1208
11. Jahr 1932	100	2620	3370	13000	12870	15620	16100	450	630	5610	5900	5530	6060	6530	6140
20. Jahr 1941	100	3050	3920	17600	17400	20650	21320	500	690	7600	8000	7450	8100	8690	8140
Verkehrsentwicklung bei $\frac{1}{2}\,x_2 = 3\%$ Kanalverkehr und $x_2 = 6\%$ für Durchgangsverkehr im Jahre.															
Gesteigerte Verkehrszahlen (1912) nach 10 Jahren im J. 1922	30	2470	3180	11500	11400	13970	14580	424	590	5000	5280	4900	5424	5870	5490
Verkehr 11. Jahr 1932	100	3420	4400	21900	21700	25320	26100	588	820	9500	10000	9350	10088	10820	10170
20. Jahr 1941	100	4450	5750	37000	36500	41450	42250	763	1065	16200	16200	15700	16963	17865	16765

Die zählenden Tarifkilometer des Kanalverkehrs betragen dann bei der Südlinie 1932 nur noch 10 % des Gesamtverkehrs an Stelle der 21 % an Tonnen, die bei der ersten Rechnung entstanden. Der Durchgangsverkehr ist somit von überwiegender Bedeutung.

Um seinen Einfluß zu untersuchen, sind 1. die Mehrlänge der Südlinie an Tarifkilometern, 2. die Mehrtransportkosten infolge dieser Mehrlänge der Südlinie festzustellen.

Es kommt dabei volkswirtschaftlich nicht auf die Tarif- und Kanalabgaben an. Letztere sind Summen, die nicht verlorengehen; verloren sind aber die Summen, die für Schiffskosten und Schleppunkosten mehr bezahlt werden müssen. Die Schiffsunkosten, die sich meist in Schiffsmieten und Löhnen ausdrücken, verhalten sich dabei ganz ähnlich wie die Schleppunkosten. Es kommt also auf die Mehrzeit hinaus, die die Südlinie gegenüber der Nordlinie zu ihrer Durchfahrung erfordert. Diese Mehrzeit wird zweckmäßig ausgedrückt in Zeit- oder Tarifkilometern. Die Hauptlinie des Nordkanals kann bei Annahme von 3,5 Tarifkilometern pro Schleuse einschließlich Schleuse Heinrichsberg zu $143{,}2 + 4 \times 3{,}5 = 157{,}2$ Tarifkilometer gerechnet werden. Die Hauptlinie der Südlinie ist $172{,}3 - 143{,}2 = 29{,}1$ Streckenkilometer länger als die Nordlinie. Dazu kommen die Tarifkilometer infolge Zeitverlustes an den zahlreichen und höheren Staustufen. Die Südlinie hat eine um 26,4 m höhere Scheitelhaltung und deshalb drei Schleppschachtschleusen mehr als die Nordlinie. Jede Schleuse kann nur bei Annahme einer Hubhöhe gleich der der Nordlinien-Schleusen zu 3,5 Tarifkilometer Mehrlänge gerechnet werden, zusammen also 10,5 Kilometer. Hierzu ist die Zeit hinzuzurechnen, die zur Ueberwindung der überzähligen Gefälle-Meter nötig ist. Das Gesamtgefälle der drei Nordlinienschleusen ist 22,4 Meter; das der sechs Südlinienschleusen 75,2 Meter. Bei Annahme gleichen mittleren Gefälles bei allen neun Schleusen ist bei der Südlinie an reinen Gefälle-Metern noch mehr zu überwinden $75{,}2 - 2 \times 22{,}4 = 30{,}4$ Meter. Es soll nun in günstiger Weise angenommen werden, daß diese Schleppschachtschleusen mit zwei Meter Hub/Minute ebenso schnell arbeiten wie die nur einschiffige Mindener Schachtschleuse, eine Annahme, die wegen der

Gemäß Tabelle 2 ist bei der Nordlinie im Jahre 1932 ein Gesamtverkehr vorhanden von 15 620 000 t, bei der Südlinie von 16 100 000 t. Bei beiden Linien ist damit die Leistungsfähigkeit der zweiten Hebevorrichtungen annähernd erreicht; bei der Nordlinie sind je drei Parallelschleusen, bei der Südlinie je eine Schleuse und je zwei Hebewerke fertig. Die Baukosten der dritten Hebewerke müssen berücksichtigt werden, nicht aber die Betriebskosten. Nicht nötig sind zweite Schleusen bei den Stichkanälen, da ihr Verkehr noch lange nach dem Jahre 1932 durch eine Schleuse bewältigt werden kann.

Mehrkosten der Nordlinie.

Die Baukosten eines vollen Schleusensatzes betragen 5 Millionen Mark, für zwei Sätze das Doppelte. Dazu kommen für Zufahrten an den vier Schleusen je 50 000 M, zusammen 200 000 M für den Satz.

Alles Wasser für die neuen Schleusen muß aus der tieferen Haltung an einer Seite künstlich gehoben werden.

Berechnung der Kosten der Pumpwerke.

Der Bedarf der Scheitelhaltung an Schleusenwasser für die Schleusen an beiden Seiten ist bei täglich 20 Schleusungen, 50 % Wasserersparnis, täglich $20 \times 165 \times 10 \times 0{,}5 \times (6{,}8 + 8{,}0) = 244\,000$ cbm/Tag oder bei 22 Betriebsstunden $\frac{244\,000}{223\,600} = 3{,}10$ cbm/Sek.

Dazu für Tor-Undichtigkeiten .... 0,10 cbm/Sek.

Summa 3,20 cbm/Sek.

Diese Menge soll aus der Elbehaltung während der 290 Schifffahrtstage gepumpt werden. Nötig sind zwei Pumpwerke mit 7,6 m und 8 m theoretischer Hubhöhe. Es muß somit geleistet werden bei einem Wirkungsgrad der Anlage von 0,6

1) $\frac{3200 \cdot 7{,}6}{75 \cdot 0{,}6} = 540$ PS 2) $\frac{3200 \cdot 8}{75 \cdot 0{,}6} = 570$ PS.

Es werden zwei Pumpwerke nötig von rund je 600 PS.

Die Baukosten eines Pumpwerkes einschließlich Rohrleitungen usw. betragen gemäß Ueberschlag 300 000 M.

Die Pumpkosten einschließlich aller Löhne, Verwaltung, Betriebskosten sind infolge des durchgehenden Betriebes niedrig und dürfen zu 4,0 Pf/PS-Stunden gerechnet werden. Das bedeutet für ein Pumpwerk $600 \times 22 \times 290 \times 0{,}04$ M = 154 000 M im Jahr an Betriebskosten.

Der Betrieb der Doppelschleusen wird von demselben Schleusenmeister geleitet. Eine Erhöhung der anteiligen Kosten der Hauptverwaltung wird nicht angenommen.

Die Baukosten bei zweifachem Ausbau der Schleusen der Nordlinie erhöhen sich wie folgt:

Ein Satz Schleusen	5 000 000 M
Zufahrten	200 000 M
Bauzinsen 10 %	520 000 M
Summa	5 720 000 M.
Zwei Pumpwerke von je 600 PS	600 000 M
Bauzinsen 10 %	60 000 M
Summa	660 000 M.

Das ergibt, abgerundet zusammen für einen Satz Schleusen mit Pumpwerken, 6 400 000 M.

Vermehrung der jährlichen Zinsentilgung, Unterhaltung und Betriebskosten.

Verzinsung und Tilgung der Baukosten

$$\frac{6\,400\,000 \cdot 4{,}5}{100} = 288\,000 \text{ M.}$$

Unterhaltungskosten einschließlich der Maschinen 0,5 % der Baukosten $\frac{1}{100} \cdot 6\,400\,000 \cdot 0{,}5 = 31\,000$ M.

Betriebskosten. Löhne für Hilfsarbeiter an den vier mehr betriebenen Schleusen einschließlich der Kosten des elektrischen Stromes 20 000 M.

Pumpkosten für zwei betriebene Pumpwerke $2 \times 154\,000$ M = 308 000 M.

Mehr an Unterhaltungskosten und Betriebskosten der Nordlinie im Jahre 1932:

Unterhaltung	32 000 M
Betrieb	20 000 M
„	308 000 M
Summa	360 000 M.

Den Hebewerken für die Südlinie ist der Entwurf der Gutehoffnungshütte*) zu einem Hebewerk mit Gegengewichten für Niederfinow seiner Anpassungsfähigkeit, Billigkeit und Einfachheit wegen zugrunde gelegt worden. Bei der Südlinie sind erforderlich zwölf Hebewerke mit im Mittel 12,5 m Hub, sowie zwei weitere Schleusen bei Heinrichsberg (dreifacher Ausbau).

Die Kosten des für Niederfinow 1912 veranschlagten Hebewerkes setzen sich gemäß den Angaben der Denkschrift der beteiligten Firmen zusammen wie folgt:

Baulicher Teil	2 000 000 M
Maschineller Teil	1 270 000 M
Eisenkonstruktion	900 000 M
Elektrischer Teil mit Batterien	230 000 M
	4 400 000 M.

Von diesen Kosten darf angenommen werden, daß die Kosten des baulichen Teiles, der Hubseile und der Gallschen Ketten sich annähernd direkt im Verhältnis der Höhe ändern, daß aber die anderen Kosten bei jedem Hebewerke so gut wie unverändert bleiben. Die veränderlichen Kosten können gerechnet werden zu 2 000 000 M für den baulichen Teil und 200 000 M für den maschinellen Teil.

Die Hebewerke der Südlinie würden durchschnittlich kosten bei 12,5 m mittlerem Hub:

$$\frac{12{,}5}{36} \cdot 2\,200\,000 + 2\,200\,000 = 2\,970\,000 \text{ M pro Stunde.}$$

Für Zufahrtskanal	50 000 M
1 Hebewerk	3 020 000 M
6 Hebewerke	18 120 000 M
1 Schleuse bei Heinrichsberg	900 000 M
Insgemein	980 000 M
Bauzinsen	2 000 000 M
Gesamtkosten für einen Satz bei der Südlinie	22 000 000 M.

Berechnung der jährlichen Zinsen, Tilgung, Unterhaltungskosten und Betriebskosten der Hebewerke.

Eine Erhöhung der Kosten der Hauptverwaltung wird nicht angenommen.

Für die Verzinsung, Tilgung und Abschreibung des Anlagekapitals sind auf Grund der Angaben der Gutehoffnungshütte 209 000 Mark zu rechnen, die für das Durchschnittshebewerk von 12,5 m Hub ermittelt sind.

Diese Zinssumme ergibt erklärlicherweise, daß man bei Hebewerken nicht mit ½ % Tilgung, wie bei den Schleusen, auskommt, sondern etwa ¾ % rechnen muß.

* Entwurf 1912 der Firmen: Gutehoffnungshütte, Siemens-Schuckert, Demag, Dyckerhoff u. Widmann und Kgl. Baurat Roeder.

Zu den obigen Zinsen treten noch die für die zweite Schleuse in Heinrichsburg mit

$$900\,000 \cdot \frac{4{,}5}{100} = 40\,500 \text{ M pro Jahr.}$$

Die Verzinsung und Abschreibung für einen Satz der neuen Bauwerke erfordert bei der Südlinie somit jährlich

$$6 \times 209\,000 + 40\,500 = 1\,295\,000 \text{ M abgerundet.}$$

Die Unterhaltungskosten betragen nach der genannten Quelle 20 500 M pro Hebewerk.

An Betriebskosten entstehen: Für Heizmaterial, Putzmaterial usw. 6000 M, für Löhne 12 700 M, für Bureauhaltung 1300 M. Summa 40 500 M pro Hebewerk.

Berechnung der Stromkosten.

In dem Entwurfe der Gutehoffnungshütte werden die Stromkosten für eine Doppelförderung von rund 36 m Hubhöhe errechnet zu 4,4 M oder 0,122 M pro m/Hub. Da auf drei nach Osten gehende volle Ladungen nur eine volle Ladung nach Westen geht, genügt die Berechnung für den Verkehr nach Osten.

Das Durchfahren eines Schleppzuges durch ein Hebewerk der Südlinie kostet im Mittel bei $\frac{75{,}2}{6}$ Meter Gesamthub

$$\frac{2 \cdot 75{,}2 \cdot 0{,}112}{6} = 2{,}8 \text{ M.}$$

Von der errechneten Gesamtgütermenge von rund 16,1 Millionen Tonnen im Jahre 1932 entfallen 8 Millionen Tonnen auf die Hebewerke, 8 Millionen Tonnen auf die Schleusen. Davon laufen gemäß Annahme der Denkschrift dreiviertel, d. h. je 6 Millionen Tonnen in der Richtung nach Osten. Gemäß nicht mitgedruckter besonderer Ermittlung gehen nach der Gütermenge gemessen 40 % in 400-t-Ladungen. Ein Schleppzug enthält daher im Mittel $(0{,}4 \times 400 + 0{,}6 \times 600) \times 2 = 1040$ t. Zu der Beförderung von 6 Millionen Tonnen sind demnach 5800 Schleppzüge nötig.

Die Stromkosten betragen somit bei der Südlinie

$$5800 \times 2{,}8 = 16\,300 \text{ M pro Jahr}$$

für ein Hebewerk.

Die Gesamtjahreskosten für Unterhaltung, Verwaltung und Betrieb der Hebewerke ergeben sich dann wie folgt:

für die Unterhaltung $6 \times 20\,500 =$ . . . . 123 000 M

für den Betrieb $6 \times (6000 + 14\,000 + 16\,300) = 218\,000$ M für sechs Hebewerke.

Zu den Kosten der Hebewerke treten die Kosten für die zweite Schleuse bei Heinrichsberg mit Unterhaltung, Betrieb usw.:

Unterhaltungskosten $\frac{900\,000 \cdot 0{,}4}{100} =$	3600 M
Zuschlag für maschinelle Teile 20 %	700 M
Summa	4300 M.
Für den Betrieb:	
Für zwei Hilfsarbeiter	2500 M
Strom und andere Nebenkosten	3200 M
Betriebskosten	5700 M.

Die jährlichen Kosten der neuen Bauten für Unterhaltung, Betrieb usw. betragen also bei der Südlinie

Unterhaltung	123 000 M	
	4 300 M	127 300 M
Betrieb	218 000 M	
	5 700 M	223 700 M
	Summa	351 000 M p. Jahr

IV. Teil.

Mehraufwand an Frachtkosten und damit Verlust an Nationalvermögen bei dem Bau der Südlinie infolge des längeren Weges, den der Durchgangsverkehr zurückzulegen hat.

Gemäß besonderer Berechnung betragen die Kosten für Schiffhaltung und Schleppen, also die reinen Selbstkosten ohne Verdienst, bei beiden Linien für den Durchgangsverkehr rund 0,57 Pf./tkm. Diese Kosten dürfen für die ganze Mehrlänge der Südlinie an Streckenkilometern voll in Rechnung gestellt werden. Bei den Zeit- oder Tarifkolimetern ist eine kleine Berichtigung notwendig. Die Schiffskosten laufen voll mit der Zeit weiter, die Schlepper liegen während der Schleusungszeiten, also bei $47{,}7 - 29{,}1 = 18{,}6$ Tarifkilometer, unter Dampf still. Die Hauptkosten des Schleppers werden durch Verzinsung und Unterhaltung des Fahrzeuges sowie durch Löhne gestellt. Die Kohlenkosten betragen etwa 22,5 % der Kosten, d. h. rund 0,05 Pf./tkm. Nimmt man an, es würden 20 % Kohle während des Stilliegens verbraucht, dann wäre der mittlere Kohlenverbrauch auf den 48,2 km Mehrlänge der Südlinie

$$\frac{29{,}1 \cdot 0{,}05 + 18{,}6 \cdot 0{,}05 \cdot \frac{20}{100}}{47{,}7} = 0{,}034 \text{ rund } 0{,}03 \text{ Pf. tkm.}$$

Die Gesamttransportkosten auf dieser Strecke sind somit um $0{,}05 - 0{,}03 = 0{,}02$ Pf./tkm auf den Satz von 0,55 Pf./tkm zu ermäßigen. Nach der Berechnung gehen 1932 rund 12 800 000 t Durchgangsgüter durch den Kanal. Ihr Transport über die Südlinie erfordert an Transportkosten somit mehr als bei der Nordlinie $\frac{47{,}7 \cdot 12\,800\,000 \cdot 0{,}55 \text{ M}}{100} = 3{,}36$ Millionen M pro Jahr

Dieser Verlustzahl der Südlinie in volkswirtschaftlichem Sinne sind hinzuzufügen eine weitere Verlustzahl infolge geringeren

Durchgangsverkehrs und eine Gewinnzahl infolge höheren Kanalgebietsverkehrs gemäß Tabelle 2. Es gehen über die Südlinie im Jahre 1932 80 000 000 tkm weniger an nutzbarem Durchgangsverkehr.

Die Frachtselbstkosten für den Durchgang betragen im Mittel auf der ganzen Strecke 0,57 Pf./tkm, die mittlere Abgabe (Tab. 4) zufällig ebensoviel, 0,57 Pf./tkm. Die Gesamtkosten sind daher für den Durchgangsverkehr 1,14 Pf./tkm mit

$$\frac{80\,000\,000 \cdot 1{,}14}{100} = 910\,000 \text{ M}$$

Transportkosten, die auf der Südlinie weniger entstehen.

Es gehen über die Südlinie im Jahre 1932 mehr an Kanalgebietsverkehr

630 — 450 = 180 000 000 tkm

mit den etwas höheren Transportkosten von 0,61 Pf./tkm, zusammen also 0,61 + 0,57 = 1,18 Pf./tkm, d. h.

$$\frac{180 \cdot 1{,}18}{100} = 2\,130\,000 \text{ M Unkosten.}$$

Die Differenz an Transportkosten ist somit zugunsten der Südlinie

2 130 000 — 910 000 = 1 220 000 M.

Diese Summe bedeutet noch keine Ersparnis. Aus ihr folgt eine Ersparnis erst dann, wenn man feststellt, daß die Transportselbstkosten auf dem Kanal geringer sind als auf unserer bestehenden Eisenbahn. Diese Feststellung zahlenmäßig genau vorzunehmen, ist nicht möglich; man kann hier nur mit Wahrscheinlichkeitswerten rechnen.

In den errechneten Kosten von 1 220 000 M sind die Kanalabgaben mitenthalten, es sind somit die tarifmäßigen Kosten. Wenn man sehr günstig für den Kanal rechnen will, dann kann man annehmen, daß die Eisenbahnselbstkosten 20 % höher sind als die Kanaltarifkosten einschließlich der Selbstkosten. Unter dieser Annahme erspart unsere Volkswirtschaft beim Bau der Südlinie infolge größeren Kanalgebietsverkehrs

1 220 000 × 0,20 = rund 240 000 M pro Jahr.

Die gesamte Belastung der Südlinie infolge nutzloser Frachtkosten beträgt somit rund

3 360 000 — 240 000 = 3 120 000 M.

Hierzu treten noch die Ersparnisse oder Aufwendungen, die durch Wechsel oder Beibehaltung des Fahrzeuges entstehen.

Es ist der Ortsverkehr von dem Umschlagsverkehr zu trennen. Nach der Ermittlung ist bei der Südlinie etwa die Hälfte des Kanalverkehrs Umschlag.

a) **Ortsverkehr:***)

1. Die Güter, die bisher per Bahn versandt wurden, fahren jetzt ganz zu Schiff, sie ersparen nur Frachtkosten. Diese sind bereits berechnet worden.

2. Die Güter, die von einem anderen Wasserweg auf den Kanal übergehen, sparen die Anschlußstrecke mit der Bahn; damit ersparen sie die Abfertigungsgebühr und die Umschlagkosten von dem Schiff auf die Bahn.

b) **Umschlagverkehr:**

1. Die Güter, die bisher zur Bahn versandt wurden, würden ohne Umschlag mit einer einmaligen Abfertigungsgebühr ihr Ziel auf der Bahn erreichen. Zur Erzielung der Tarifvorteile des Kanals müssen die Güter entweder von der Bahn in den Kahn umgeschlagen oder außerdem noch wieder vom Kahn auf die Bahn umgeschlagen werden unter Zahlung einer zweiten Abfertigungsgebühr. Der zweite Umschlag ist bei dem Kanalverkehr seltener, weil bei Aufwendung eines zweiten Umschlages der Wasserweg meist teurer als der Bahnweg wird; er soll mit 10 % berücksichtigt werden, ein für die Südlinie sehr günstiger Prozentsatz. Es bleibt dann zuungunsten der Südlinie der Umschlag von der Bahn in den Kahn und 10 % zweiter Umschlag von dem Kahn in die Bahn.

2. Die Güter, die von einem anderen Wasserweg auf den Kanal übergehen. Diese Güter bedürfen in der Regel am Ende der Kanalfahrt einer weiteren Eisenbahnfahrt. Der Umschlag und die Abfertigungsgebühr ist somit lediglich an eine andere Stelle verlegt worden und tritt nicht neu in Erscheinung.

Die von der Denkschrift für das Jahr 1912 berechnete Gütermenge im Kanalgebietsverkehr der Südlinie betrug 2 300 000 t, wovon nur 366 000 t von eine manderen Wasserweg auf den Kanal übergingen. Da hiervon je die Hälfte auf Ortsverkehr und auf Umschlagverkehr entfällt, gehen $\frac{1}{2} \cdot \frac{366}{2300} \cdot 100 =$ rund 8% des Gesamtkanalgebietsverkehrs im Ortsverkehr von einem anderen Wasserweg auf den Kanal über (a 2) und 50 — 8 = 42 % im Umschlagverkehr von der Bahn auf den Kanal über (b 1).

Wird dieses Verhältnis auf das Mehr an Kanalverkehr der Südlinie im Jahre 1932 in Höhe von

3 370 000 — 2 620 000 = 750 000 t

angewendet, so entfallen auf den Fall a 2 Ortsverkehr (Wasserweg zum Kanal) 60 000 t und den Fall b 1 Umschlagverkehr 315 000 t.

*) Ortsverkehr = Verkehr von einem Orte des Kanals zu einem anderen Orte am Kanal ohne Umschlag.

Für Ersparung einer Abfertigungsgebühr vom Schiff auf die Bahn (a 2) kann man, da es sich vorwiegend um Kohlenverkehr handelt, rechnen für Abfertigung 1,20 M/t. Für Umschlag, die Kosten für Kohlenumschlag mit 30 % Aufschlag für andere Güter, deren Umschlag teurer ist, zusammen 0,45 + 0,15 = 0,60 M/t, insgesamt bei Fall a 2 1,80 M/t.

Den Umschlag von der Bahn in den Kahn kann man entsprechend berechnen zu $0{,}20 + 0{,}2 \cdot \frac{30}{100} = 0{,}26$ M/t, dazu 10 % für die Fälle, in denen das Gut hinter der Kanalfahrt noch mit der Eisenbahn weiterbefördert wird, 1,8 × 0,1 = 0,18 M/t, zusammen also bei Fall b 1 0,26 + 0,18 = 0,44 M/t. Daraus ergibt sich zugunsten der Südlinie die Summe (a 2) 260 000 × 1,8 = rund 110 000 M, zu ihren Ungunsten die Summe (b 1) 315 000 × 0,44 = 140 000 M. Es bleibt somit zuungunsten der Südlinie die Summe übrig

140 000 — 110 000 = 30 000 M*).

Die Berechnung dieser Summe zeigt, daß sie gegenüber der Belastung durch Frachtkosten infolge nutzloser Mehrlänge der Südlinie, die rund 3 120 600 M/Jahr betrug, sehr klein ist. Auch bei Aenderung der gemachten Annahmen wird sich kein wesentlich anderes Bild ergeben. Hierin, in der Feststellung der Kleinheit der vorletzten Zahl (30 000 M), beruht m. E. ihr Hauptwert; auf große Genauigkeit kann sie nicht Anspruch machen, sie soll als vernachlässigbare Größe behandelt werden. Die nutzlos aufgewendeten Transportkosten sollen in folgendem rund zu 3 000 000 M/Jahr gerechnet werden; sie enthalten noch nicht die Kanalabgaben, stellen somit noch nicht die volle Belastung des Durchgangsverkehrs der Südlinie dar, sondern bedeuten nur den jährlichen Verlust an Nationalvermögen. Er entspricht bei Annahme eines Zinssatzes von 4 % (ohne Tilgung) der zinslosen Hinlegung eines Kapitals von 75 000 000 M. Die Belastung des Handels ist aber noch wesentlich größer als diese Summe. Der Handel muß auf 29,1 km für 12 870 000 t Durchgangsgut im Mittel 0,573 Pf/tkm Abgabe bezahlen, d. i.

$$\frac{29{,}1 \cdot 12\,870\,000 \cdot 0{,}573}{100} = 2{,}14 \text{ Millionen M, rund 2 Millionen M.}$$

Die Gesamtunkosten des Handels infolge Fahrt des Durchgangsverkehrs über die Südlinie beträgt somit genau genommen 5 300 000 Mark, abgerundet 5 000 000 M/Jahr, entsprechend der Aufwendung eines zinslosen Kapitals von 125 000 000 M, also von mehr, als die ganze Nordlinie kostet!

Damit ergeben sich die Kosten der beiden Linien einschließlich der Zweigkanäle gemäß Tabelle 3, wie man sie vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte aus rechnen muß. Als Nutzkilometer sind dabei nur die gerechnet, die der Länge der Nordlinie entsprechen.

Tabelle 3

Kosten beider Linien bei Ausbau für 16-Millionen-Tonnen-Verkehr 1932 u. Anlage eines 3. Satzes Hebevorrichtungen.

Alles in Millionen Mark.

	Baukosten		Verzinsung u. Tilgung		Verwaltung Unterhaltungs- und Betriebskosten		Gesamt Jahreskosten zusammen	
	Nordlinie	Südlinie	Nordlinie	Südlinie	Nordlinie	Südlinie	Nordlinie	Südlinie
Ausgaben mit einem Satz Hebewerke..	107,6	134,0	4,840	6,040	0,820	0,700	5,660	6,740
für den 2. Satz Hebewerke	6,4	22,0	0,288	1,295	0,360	0,351	0,648	1,646
für den 3. Satz u.w. ohne Betriebskosten	6,4	22,0	0,288	1,295	0,032	0,127	0,320	1,422
Tatsächliche Gesamtkosten 1932..	120,4	178,0	5,416	8,630	1,212	1,178	6,628	9,808
Zusätzliche Belastung (volkswirtschaftlich)	—	—	—	3,000	—	—	—	3,000
wie vor (handelstechnisch)	—	—	—	—	—	2,000		2,000
Summe.......	120,4	178,0	5,416	11,630	1,212	3,178	6,628	14,808

V. Teil.

Gewinnberechnung der Linien.

Genau wie die mittleren Schleppkosten errechnet worden sind, kann auch der mittlere Abgabensatz errechnet werden. Es ist dabei noch die vorsichtige Einschränkung der Denkschrift, daß von den Einnahmen auf der Strecke Bevergern—Rhein nur 80 % zu rechnen seien, zu berücksichtigen, wenn man die ganze Tonnenkilometerzahl mit dem mittleren Abgabensatz vervielfachen will.

*) Sowie damit zu rechnen ist, daß mehr als 10 % nach der Kanalfahrt noch eine Bahnfahrt machen, so erhöht sich die Summe entsprechend zuungunsten der Südlinie.

Tabelle 4

Mittlere Abgaben in Pf./tkm.

Tarifklasse	Abgabe Pf./tkm	Gütermengen im Jahre 1912 für die N. L.	Gesamtabgaben in Mill. Pf.	Bemerkung
		Mill. tkm		
Kalidüngesalze	0,25	65,5	16,40	Mittlere
V	0,5	2370,3	1185,20	Abgabe
IV	0,625	93,5	58,30	1772,4
III	0,75	34,4	25,80	3095,4
II	0,875	359,0	314,00	0,573 Pf./tkm
I	1,00	172,7	172,70	
Summe		3095,4	1772,40	

Für den Vergleich mit der Denkschrift S. 89 ist zu bemerken, daß dort der Gesamtverkehr unter Kürzung der Tonnenkilometer Bevergern—Rhein um 20 % zu 2933,2 Millionen Tonnenkilometern angegeben ist, während die ungekürzten Tonnenkilometer der vorstehenden Tabelle 3095,4 Millionen Tonnenkilometer betragen.

Der Kürzungsfaktor ist somit für die Gesamtsumme

$$\frac{2933{,}2}{3095{,}5}\ 0{,}95.$$

Hiermit ist der mittlere ungekürzte Abgabensatz meiner Berechnung zu vervielfachen, so daß man als gekürzte mittlere Abgabe erhält 0,573 × 0,95 = 0,544 Pf./tkm. Das ergäbe für 1912 eine Gesamtabgabe von 3095,4 ×0,544 = 1680 Millionen Pfennig = 16,8 Millionen Mark, die mit der Angabe der Denkschrift 16,788 Millionen Mark genau genug übereinstimmt.

Es ergeben sich für das Jahr 1932 folgende Einnahmen für die durchfahrenden Tonnenkilometer (vgl. Tabelle 2).

Tabelle 5

Linie	Gesamt- Verkehr	Gesamt- Einnahme	Gesamt-Ausgabe gemäß Tab. 3	Ueberschuss	Anlage-Kapital	Verzinsung über 4% hinaus	Gesamtverzinsung	Bemerkung
	Mill.	tkm	Mill. M.	Mill.	M.			
Nordlinie	6060	33,0	6,63	26,37	120,4	22%	26%	
Südlinie (kameralistisch)	6530	35,5	9,81	25,69	178,0	14%	18%	
Südlinie (volkswirtschaftlich)	6530	35,5	9,81+3,0	22,69	178,0	13%	17%	
Südlinie (handelstechnisch)	6530	35,5	9,81+5,0	20,69	178,0	12%	16%	

Die Denkschrift äußert objektiverweise gleichfalls das hier bereits früher behandelte Bedenken, daß man die überschüssigen Kilometer der Südlinie nicht als Nutzkilometer rechnen dürfe. Sie tut das allerdings in der positiven Form, indem sie sagt, daß es nicht gerechtfertigt sei, von dem Durchgangsverkehr auf der Nordlinie weniger Abgaben zu nehmen als auf der Südlinie. Ernstlich würde wohl bei der Erbauung der Nordlinie der Versuch, die Abgaben ihres Durchgangsverkehrs mit der Kilometerzahl der Südline zu berechnen, nicht gemacht werden können. Das beabsichtigt der Einwand der Denkschrift zweifellos auch nicht. Wohl aber müßte umgekehrt der Handel die Forderung stellen, daß der Durchgangsverkehr nur die Abgaben der Nordlinie zu zahlen hätte, wenn er zugunsten des Nordharzgebietes den Umweg über die Südlinie machen müßte, daß also nur die Nutzkilometer für ihn bei den Abgaben berechnet würden. Geschähe die Abgabenerhebung gerechterweise in dieser Form, dann würde sich die Jahreseinnahme gemäß letzter Zeile der Tabelle 5 um insgesamt 5 Millionen Mark weiter ermäßigen, auf rund 20,7 Mill. M/Jahr mit einer Gesamtverzinsung von 16 % der Südlinie gegenüber 26 % der Nordlinie.

Nicht aufgewogen ist bisher der Nachteil, der in der um mehr als ¾ Tag verlängerten Fahrt der Güter liegt, eine Verlängerung, die bei 152,2 Tarifkilometern der Nordlinie oder 2⅔ Tagereisen $\frac{47{,}7}{157{,}2}$ = rund 30 % Mehrlänge bedeutet.

Ein klares Bild des Wertes der beiden Linien gewinnt man sofort, wenn man sich die Verhältnisse vorstellt, die entstehen würden, wenn einmal beide Kanäle als Konkurrenzkanäle von Privatgesellschaften erbaut würden. Dann ist es sofort klar, daß der ganze Durchgangsverkehr nur dann die Südlinie benutzen würde, wenn er mit geringeren Unkosten befördert würde als auf der Nordlinie. Die Südlinie wäre dann aber nur konkurrenzfähig, wenn sie sich mit einem geringeren Ueberschuß als 26,48 — 5,00 = rund 21,5 Mill. M/Jahr begnügen würde. Um den Zeitaufwand noch auszugleichen, müßte sie sich vielleicht mit rund 20 Mill. M begnügen und würde damit eine Verzinsung von $\frac{20}{178}$ + 0,04 = 15 % erhalten, in der die Verzinsung der alten Strecken mit enthalten wären. Dieser Zinsüberschuß wäre dann nur noch 58 % dessen, was die Nordlinie an Gesamtzinsen abwirft.

Kapitalisiert man die höheren Betriebs- und Unterhaltungskosten der Nordlinie (Tabelle 3) in Höhe von 36 000 M mit 4 % zu rund 1 Million, so ergibt sich für die ideellen Kosten der beiden Linien und ihre Verkehrsleistung folgendes Bild:

Tabelle 6

Jahr 1932	Länge in Streckenkilometer	Länge in Tarif- oder Zeitkilometer	Gesamtverkehr in Millionen Mark	Unverkürzter Gesamtverkehr in Mill. tkm	Direkte Baukosten in Millionen Mark	Zusätzliche Belastung (handelstechnisch) Mill. M.	Gesamtunkosten der (Linie alles kapitalisiert) Millionen Mark	Bemerkung
N. L	143,2	157,2	15,62	6060	rund 120,4	1	121,4	×8% nur infolge nutzloser Mehrlänge der Südlinie um 29,1 km, bei Einsetzen der Nutzkilometer — 1%. Alles bezogen auf die Zahlen der Nordlinie als Einheit.
S. L.	172,3	205,4	16,10	6530	178,0	125	303,0	
Mehr bei der S. L.	20%	31%	3%	8%×	48%	—	150%	

Diese Tabelle 6 ist nur richtig in bezug auf den Handel, da die Mehrabgaben auf den 29,1 Mehrkilometern der Südlinie volkswirtschaftlich kein Verlust sind; sie fließen ja der Staatskasse und damit der Allgemeinheit wieder zu. Aus allem ergibt sich, daß die Südlinie auch wirtschaftlich der Nordlinie weit unterlegen ist. Noch weiter verschiebt sich das Verhältnis zugunsten der Nordlinie, wenn man nicht mit dem unwahrscheinlichen geringen Verkehrszuwachs von 3 % im Mittel rechnet, sondern wie es in Tabelle 2 gleichfalls dargestellt ist, mit 6 % für Durchgang und 3 % für Kanalgebiet. Dann erkennt man, daß der Tonnen-Kilometer-Verkehr der Nordlinie infolge des doppelt so schnellen Wachtums des Durchgangverkehrs den Nutztonnen-Kilometer-Verkehr der Südlinie bereits 20 Jahre nach Eröffnung des Kanales überholt hätte. Die Wirtschaftlichkeitsberechnung hierfür zu führen, geht zu weit.

Das eine hat aber auch diese Weiterführung der Denkschrift gezeigt, daß der Kanal von Hannover zur Elbe eine der wirtschaftlichsten Anlagen ist, die der Staat je unternehmen kann.

VI. Teil.

Verschiedenes.

Es gibt noch viele Punkte, die der Erwähnung wert sind, von denen einige noch kurz gestreift werden sollen.

1. Der Kaliverkehr.

Die Kaliindustrie hat die Eigentümlichkeit, Verkehrsspitzen zu besitzen.

Es fallen in die vier Monate von Dezember bis März etwa 45%, in die Monate Januar, Februar und März 39 % des Versandes. Es müssen daher hier nicht nur 20 % des von den Bahnen übergehenden Verkehrs abgesetzt werden, sondern etwa 40 %. Dadurch vermindert sich der Kaliverkehr, soweit er von der Bahn übergeht,, für das Jahr 1912 auf:

Tabelle 7

	ungekürzte 1000 t	um 40% gekürzte 1000 t	ungekürzte Millionen Tonnenkilometer	um 40% gekürzte Millionen Tonnenkilometer
Nordlinie	441	265	81,95	49,20
Südlinie	437	262	81,14	48,70

Bei der Südlinie treten die auf die Elbe abwärts gehenden Mengen dazu, die ein kurzes Stück auf dem Kanal bis zur Elbe zurücklegen werden. Diese Mengen bleiben unverkürzt, da sie schon vorher auf einem Wasserwege befördert werden. Es sind 182 000 Tonnen mit nur rund 8,9 Millionen Tonnenkilometern. Insgesamt werden also tatsächlich verfrachtet auf der Nordlinie

265 000 Tonnen mit 49,2 Millionen Tonnenkilometern,

auf der Südlinie

444 000 Tonnen mit 57,6 Millionen Tonnenkilometern,

ein Schulbeispiel dafür, wie falsch es ist, die Tonnenzahl als maßgebend für den Kanalverkehr anzusehen. Das Wachstum dieses Verkehrs ist nun besonders zu behandeln. In der vorhergehenden Betrachtung ist der Kaliverkehr wie der übrige Kanalverkehr mit 1,7 % Jahreszuwachs behandelt worden. Mit dieser Zahl erhielt der Kaliverkehr in seiner alten Annahme (20 % Abstrich)

Nordlinie 1912 . . . . 65,6 Mill. Tonnenkilometer
Südlinie 1912 . . . . 73,8 „ „

im Jahre 1932 die Verkehrszahlen

Nordlinie . . . . 93,0 Mill. Tonnenkilometer
Südlinie . . . . 105,0 „ „

In der Tabelle der Denkschrift ist die Verkehrszunahme Sehndes, die überwiegend auf Kaliverkehr beruht, für die Zeit 1902 bis 1912 zu 25,3 % im Mittel für ein Jahr gerechnet worden. Diese große Zunahme beruht auf örtlichen Verhältnissen, die nicht für das ganze Kanalgebiet verallgemeinert werden dürfen. Es betrug angenähert die Förderung von reinem Kalisalz (K_2O) im Jahre bei allen dem Kalisyndikate angeschlossenen Werken zusammen

1903 . . . . . 366 421 Tonnen,
1913 . . . . . 1 110 369 Tonnen.

Das bedeutet eine jährliche mittlere Zunahme in 10 Jahren von rund 11,7 %, also weniger als die Hälfte der für Sehnde angegebenen Zahl. Da man der vorsichtigen Schätzung halber den Durchschnittszuwachs aller Güter statt mit 6 % nur mit 3 % gerechnet hat, soll das Wachstum des Kaliverkehrs gleichfalls mit dem halben Werte, d. h. rund 6 %, berechnet werden. Die teilweise um 40 % gekürzten Zahlen des Kaliverkehrs 1912 erhalten dann im Jahre 1932 eine Steigerung auf das

$$\frac{(100 + 6)^{21}}{100} = \text{rund } 3{,}4\text{-fache.}$$

Der Kaliverkehr würde damit wachsen für die Nordlinie auf
$49{,}2 \times 3{,}4 = 167$ Millionen Tonnenkilometer,
für die Südlinie auf
$57{,}6 \times 3{,}4 = 196$ Millionen Tonnenkilometer,
gegenüber der früheren Annahme also einen Zuwachs erhalten
bei der Nordlinie $167 - 93 = 74$ Millionen Tonnenkilometer,
bei der Südlinie $196 - 105 = 91$ Millionen Tonnenkilometer.

Mit dieser Annahme wüchse dann der Kanalgebietsverkehr überhaupt im Jahre 1932
bei der Nordlinie (vgl. Tab. 2) auf $450 + 74 = 524$ Millionen Tonnenkilometer,
bei der Südlinie auf $630 + 91 = 721$ Millionen Tonnenkilometer.

Diese Zahlen sehen selbst gegenüber dem nutzbaren Gesamtverkehr 1932, der etwas über 6000 Millionen Tonnenkilometer betrug, an sich bedeutend aus; es ist bei ihnen aber zu bedenken, daß das Kalidüngesalz zum halben Tarife wie die Kohle befördert wird, also noch unter dem halben Mittelwert liegt.

Der Kanal nimmt ein an Schlepplohn im Mittel für das Tonnenkilometer befördertes Gut 0.211 Pf./tkm, an Tarifabgabe 0,573 Pf./tkm, zusammen 0,784 Pf./tkm.

Für Kalidüngungssalze nimmt der Kanal ein 0.178 Pf./tkm für Schleppen, 0,250 Pf./tkm Abgabe, zusammen 0,428 Pf./tkm. Da der mittlere Schlepplohn von 0,211 annähernd die Selbstkosten darstellt, bedeutet die Mindereinnahme von

$$0{,}784 - 0{,}428 = 0{,}356 \text{ Pf./tkm}$$

ein Weniger an Tarifabgabe, d. h. an Verdienst. Ein Teil der Tarifabgabe muß, mit anderen Worten, bei dem Kali aufgewendet werden, um die fehlenden Schleppkosten zu decken. Die eigentliche Tarifabgabe, die das Kali leistet, ist somit

$$0{,}573 - 0{,}356 = 0{,}217 \text{ Pf./tkm, d. i.}$$

$$\frac{0{,}217}{0{,}573} = \text{rund } 38\,\%$$

der Durchschnittsabgabe. Mit dieser Zahl ist der Kaliverkehr 1932 zu werten. Sein wirtschaftlicher Wert für den Kanal beträgt somit, auf das Durchschnittsgut bezogen, nur noch bei der Nordlinie (1932)
$167 \times 0{,}38 =$ rund 64 Millionen Tonnenkilometer,
bei der Südlinie
$196 \times 0{,}38 = 75$ Millionen Tonnenkilometer,
in mittleres Kanalgut umgewandelt. Der Mehrverkehr der Südlinie wäre danach $75 - 64 = 11$ umgewertete Millionen Tonnenkilometer. Wertet man die früheren Zahlen, die für den Kanalgebietszuwachs von 1,7 % berechnet waren, auch in mittleres Gut um, dann ergeben sich bei der Nordlinie
$93 \times 0{,}38 = 35{,}4$ Millionen Tonnenkilometer,
bei der Südlinie
$105 \times 0{,}38 = 40{,}0$ Millionen Tonnenkilometer,
mit einem Unterschied zugunsten der Südlinie von
4,6 Millionen Tonnenkilometer
als mittleres Gut gerechnet. Es zeigt sich somit, daß der Kanalverkehr der Südlinie infolge der stärkeren Steigerung des Kanalverkehrs um etwa $11 - 4{,}6 = 6{,}4$ Millionen Tonnenkilometer (als mittleres Gut gerechnet) mehr zugenommen hat, als in den früheren Rechnungen angenommen wurde, d. h. um $\frac{6{,}4}{63.30} = 0{,}1\,\%$ des Gesamtverkehrs. Diese Zahl beeinflußt die bereits gezogenen Schlüsse nicht und kann vernachlässigt werden.

2. Wertung des Verkehrs, der den Eisenbahnen genommen wird, im Vergleich zu dem Verkehr, der von anderen Wasserstraßen übergehen wird.

Allen Untersuchungen über den Verkehr, der von der Eisenbahn auf den Kanal übergeht, wohnt eine gewisse Unsicherheit inne. Diese beruht in der Tarifpolitik der Eisenbahnen. Solange die Tarifverhältnisse die alten bleiben, sind alle gefundenen Zahlen richtig. Sowie die Tarife abgeändert werden, sei es infolge innerpolitischer Vorgänge oder infolge Aenderung der auswärtigen Handelsbeziehungen, wie sie heute zu erwarten sind, dann ist die ganze Berechnung der von der Eisenbahn genommenen Gütermengen mehr oder minder ungenau geworden. Nun ist aber beinahe der ganze Kanalgebietsverkehr beider Linien ein den Eisenbahnen abgenommener Raub. Er beträgt nach der Zusammenstellung Anlage 5 für 1912 bei der Nordlinie
312,62 Millionen Tonnenkilometer,
bei der Südlinie
420,26 Millionen Tonnenkilometer,
während von einem Wasserwege nur übergehen im Kanalverkehr
bei der Nordlinie 2 72 Millionen Tonnenkilometer,
bei der Südlinie 18,72 Millionen Tonnenkilometer.

Man kann den Kanalverkehr, der von einem Wasserweg übergeht, ohne merkbaren Fehler vernachlässigen, besonders wenn man bedenkt, daß von den 18,72 Millionen Tonnenkilometern der Südlinie rund die Hälfte Kaliverkehr ist.

Sowie nun infolge Aenderung der Eisenbahntarife auch wesentliche Aenderungen der Zahlen in dem von der Eisenbahn entnommenen Verkehr eintreten, ist es leicht möglich, daß das jetzt für die Südlinie günstige Verhältnis des Kanalverkehrs sich verschlechtert. Es ist somit sehr gewagt, auf diesen Zahlen den Beweis für die wirtschaftlich größere Güte der Südlinie aufzubauen, wie die Denkschrift es tut.

Aehnlich liegt die Sache natürlich bei dem von den Eisenbahnen entnommenen Durchgangsverkehr. Die Denkschrift nimmt an, daß an Stelle der schlesischen Kohle, die mit der Bahn nach Berlin geht, 520 000 t westfälische Kohle durch den neuen Kanal nach Berlin fahren werden. Es ist nun sehr wohl möglich, daß für schlesische Kohle nach Berlin ein Eisenbahntarif erreicht würde, der die Verdrängung der schlesischen Kohle in Berlin durch westfälische erschwerte, so daß nur ein kleiner Teil dieser angenommenen 520 000 t als Durchgangsverkehr den Kanal durchliefe. Das würde einer Minderung des Durchgangsverkehrs um vielleicht 8 % entsprechen, die bei beiden Linien eintreten würde, also auch für die Nordlinie schädlich wäre. Dieser Gefahr steht aber die große Sicherheit gegenüber, die in der Annahme der geringeren Verkehrssteigerung von im Mittel nur 3 % für die Berechnung liegt. Trotz allem sollte man den von den Eisenbahnen entnommenen Verkehr nicht als feststehende Größe betrachten.

Anders hingegen steht es mit dem von einer anderen Wasserstraße übergehenden Verkehr. Güter, die bereits auf einem Fluß- oder Kanalschiffe fahren, werden unter allen Umständen den bequemen neuen Wasserweg benutzen. Güter, die bisher unter Benutzung eines Seeschiffes und von Flußschiffen befördert wurden, werden voraussichtlich in noch höherem Maße, als die Denkschrift es errechnet, auf den Kanal übergehen. Der Weg über See war bisher nur möglich wegen der sehr billigen Preise der Seefracht. Die Verluste an Seeschiffen in diesem Weltkriege werden aber auch nach dem Kriege eine dauernde bedeutende Steigerung der Seefrachten mit sich bringen. Wenn auch der Verlust an Seeschiffsraum nach und nach ausgeglichen werden wird, so wird doch die Fracht infolge höherer Preise der Seeschiffe höher bleiben als bisher. Dafür werden schon allein die wirtschaftliche Macht der großen Schiffahrtsgesellschaften sorgen, der die Binnenschiffahrt nichts Aehnliches gegenüberstellen kann, und die vermehrten Seerüstungen aller Seestaaten, die die Schiffbaupreise hinauftreiben werden. Der Erfolg wird somit der obengenannte sein, d. h. der Durchgangsverkehr wird noch größer werden, als er bisher errechnet wurde. Nun ist der Durchgangsverkehr, der von anderen Wasserstraßen kommt, 1912 bei der Nordlinie mit rund 1460 Millionen Tonnenkilometern schon größer als der von Eisenbahnen übernommene mit rund 1320 Millionen Tonnenkilometern. Der erstere allein genügt schon, um die Rentabilität der Nordlinie sicherzustellen. Die Sicherheit des von anderen Wasserstraßen übergehenden Verkehrs und die verhältnismäßige Unsicherheit der auf die Eisenbahnen bezüglichen Zahlen wirken auf den Durchgangsverkehr bei beiden Linien in gleicher Weise, auf den Kanalverkehr aber voraussichtlich bei der Südlinie ungünstiger als bei der Nordlinie. Auch diese Ueberlegung bekräftigt die Schlußfolgerung, daß man den Durchgangsverkehr als durchaus maßgebend, ja entscheidend für die Wahl der Linie in wirtschaftlicher Beziehung ansehen muß.

3. Erweiterungsmöglichkeit des Kanals über den 16 000 000 - t - Verkehr hinaus.

Wenn auf dem Kanal, z. B. der Nordlinie, der 16 000 000 - t - Verkehr erreicht ist, dann fährt alle 42 Minuten aus jeder Schleuse ein Schleppzug hinaus, so daß sich die Schleppzüge in rund 20 Minuten Abstand folgen. Die Leistungsfähigkeit des Kanals ist dann keineswegs erschöpft, aber das Fahren beginnt für den Schiffsführer eine sehr anstrengende Tätigkeit zu werden. Bei jeder Begegnung muß die Fahrgeschwindigkeit auf etwa 3 km/Std. gemäßigt werden. Die Fahrt auf freier Strecke bedarf dann einer beträchtlichen Geschwindigkeitssteigerung auf den wahrscheinlichen Höchstsatz von 7 km in der Mitte der freien Strecke.

Steigert sich nach Inbetriebnahme des dritten Schleusensatzes der Verkehr, wie zu erwarten ist, weiter, dann wird eine Verbreiterung des ganzen Mittellandkanals nicht mehr zu umgehen sein, entweder der größeren Zahl der Schleppzüge halber oder weil dann zur Befriedigung des Verkehrs größere Schiffe von 10 oder 12 m Breite zugelassen werden müssen. Der dritte Schleusensatz würde dieser Schiffsform bereits angepaßt sein. Bei der Nordlinie ist die Verbreiterung des Bettes leicht durchzuführen; bei der Südlinie mit ihren tiefen Einschnitten in das Gelände und den vielen Brücken bedeutet die Verbreiterung dagegen eine sehr ernste technische Schwierigkeit und eine Geldausgabe, die das Vielfache der bei der Nordlinie erforderlichen ist. Diese größere Leichtigkeit, mit der die Nordlinie verbreitert werden kann, muß als bedeutender Vorzug der Nordlinie hervorgehoben werden.

C. Schluß.

Die Untersuchung hat gezeigt, wie überwiegend die Vorzüge der Nordlinie gegenüber den Vorzügen der Südlinie sind. Daß die Südlinie auch Vorzüge besitzt, ist unbestreitbar. Diese Vorzüge müssen aber so teuer erkauft werden, daß das Gesamtergebnis der Südlinie stark negativ gegenüber dem Erfolge der Nordlinie wird.

Daß aber bei dem Kanal Hannover—Magdeburg nach Eintritt des vollen Verkehrs, der für das Jahr 1932 gerechnet wird, der aber voraussichtlich schon früher erreicht werden wird, eine Verzinsung im volkswirtschaftlichen Sinne von 26 % bei der Nordlinie und selbst noch 17 % bei der Südlinie erzielt wird, zeigt die Hochwirtschaftlichkeit dieses Unternehmens. So gilt hier mehr als sonst, daß man das Notwendige schnell tun soll. Wenn nicht schon allein die militärischen Gründe, die der jetzige Weltkrieg uns so klar vor Augen gestellt hat, die sofortige Inangriffnahme dieses Kulturwerkes verlangte, so müßte der wirtschaftliche Erfolg, der dem Kanal beschieden sein muß, dazu zwingen.

Möge nicht nur die Ueberzeugung, die sich in dem Ministerworte „Früher oder später, gebaut wird er doch!" äußerte, wahr sein, sondern möge die Vollendung des Mittellandkanals zum Nutzen unseres Vaterlandes bald in Erfüllung gehen.

Das mitteleuropäische Wirtschaftsgebiet

Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Balkan. Eine Kanal-Frage

Von Max Bahr, Landsberg a. W.

Der gewaltige Krieg, welcher das beste Blut Europas in entsetzlichen Strömen fließen läßt, hat uns gezeigt, daß einerseits als Militärmacht Rußland der bei weitem gefährlichste Gegner ist, daß anderseits auch die kleineren emporstrebenden Balkanstaaten in dem erbitterten Ringen mit ihrer Volkskraft ein nicht gering zu schätzendes Gewicht in die Wagschale legen und unter Umständen damit die Entscheidung herbeiführen können.

Die Gefahr, die uns von Osten droht, von Rußland mit seinen 170 Millionen und mehr als 5 Millionen jährlicher Geburten kann nur ein völlig Blinder gering anschlagen. Trotz aller Uebelstände im russischen Staats- und Volkskörper geht es auch dort vorwärts! Auch dort wird man lernen, die gewaltigen Todesopfer herabzusetzen und damit das Volk anstatt mit 1,8 mit 2,5 Millionen jährlich (später 3 Millionen und mehr) wachsen zu lassen. In fünfzig Jahren wird Rußland 300 Millionen Menschen zählen, bei wirklich weitblickender Staatsleitung mehr! (Wohl 350 bis 400 Millionen.)

Die nachfolgenden Vergleichszahlen sind ein drohendes Menetekel, zumal wenn man erwägt, daß Rußland durch bessere sanitäre Fürsorge leicht eine Million Todesopfer jährlich retten kann. Es hatten:

	Deutschland 1901	Deutschland 1912	Rußland 1906
Geborene auf 1000 Einw.	36,9	28,3	46,8
Summe	2 097 838	1 869 636	5 116 919
Gestorbene auf 1000 Einw.	21,8	15,6	29,8
Summe	1 240 014	1 029 749	3 253 590
Ueberschuß	857 824	839 887	1 863 329

Wenn Deutschland die Geburtenabnahme der letzten 20 Jahre nicht wieder wendet, ständen wir nach 50 Jahren vielleicht mit 90—95 Millionen Rußlands 300—350 Millionen gegenüber —, die Folgerungen kann jeder leicht ziehen!

Aber auch wenn, wie wir hoffen, das deutsche Volk auf der abschüssigen Bahn des Rassenselbstmordes Kehrt macht, gilt es, gegen die drohende östliche Gefahr Front zu machen und all die in gleicher Weise bedrohten Völker zusammenzuschließen zu gemeinsamer kräftiger Abwehr. Zum Glück haben sie alle die Segnungen „russischer Kultur" genügend kennengelernt, um aufgerüttelt zu sein, und Aufgabe Deutschlands wie Oesterreich-Ungarns wird es sein, die emporstrebenden, kräftig wachsenden Volksstämme des zunächst von der russischen Gefahr bedrohten Balkans sich möglichst fest zu verbinden!

Wie ist das möglich?

Am wirksamsten und festesten durch das Zusammenwachsen und gemeinsame Gedeihen des Wirtschaftslebens! Den Weg hierzu hat die Natur vorgezeichnet in dem Lauf der wunderbaren, noch immer nicht voll ausgenutzten Wasserwege von Donau, Rhein, Elbe, Oder, Weichsel. Es gilt, den Fluß des Ostens — die Donau — mit Rhein, Elbe, Oder, Weichsel zu verbinden; jedes Flußgebiet voll zu entwickeln und damit ein Verkehrssystem zu schaffen, welches ganz von selbst die erschlossenen Gebiete zu einem einheitlichen Wirtschaftsgebiete zusammenwachsen läßt, in welchem die Vermischung des lebhaft kreisenden wirtschaftlichen Blutes auch die Gemeinsamkeit der wirtschaftlichen und staatlichen Interessen schafft.

Ein möglichst eng verwachsenes Wirtschaftsgebiet — Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Balkan —, welches dann wohl auch Polen umfassen und die Türkei in freundschaftliche Verbindung ziehen würde, dürfte mit Sicherheit ein blühendes Gedeihen seiner Glieder erwarten. Deutschland könnte mit Geld — und geistigem Kapital die Entwicklung des Balkans fördern. Die jetzt so wichtige Unabhängigkeit in der Ernährungsfrage wäre allem Zweifel enthoben; Eisenbahnen und Wasserwege würden Menschen und Güter in lebhafte Berührung bringen, und bei Festhaltung des Grundsatzes, daß kein einseitiges Interesse des einen den andern schädigen darf, allen Teilen mehr und mehr zeigen, daß das Gedeihen des Ganzen auch das eigene Gedeihen herbeiführt und fördert.

Sehen wir mit einem Blick auf die Karte Europas, wie nahe die Teile dieses Gebietes zueinander liegen, vergegenwärtigen wir uns, wie regelmäßig, wenn auch in wechselnder Stärke, seit Jahrtausenden das Wirtschaftsleben und der Warenaustausch darin sich vollzogen haben, dann ist es uns schwer verständlich, daß der Balkan uns in Deutschland so fremd bleiben konnte, wie dies tatsächlich geschah. Wir wissen ja, daß die Vergangenheit eine Zeit unaufhörlicher Kämpfe gewesen und daß erst Wissen und Technik des letzten Jahrhunderts uns befähigt haben, Hindernisse zu überwinden, welche bisher unüberwindlich waren. Die Menschen freilich befördert heut die Eisenbahn spielend über weite Räume; mit den Gütern ist es schon schwieriger. Weite Bahnwege bringen hohe Frachten und machen manchen Versand, namentlich der meist geringwertigen Güter der primitiven Volkswirtschaft, unmöglich oder unlohnend. Die herrliche Wasserstraße der Donau hat jahrhundertelang unter den politischen Verhältnissen und manchen Schwierigkeiten und Hindernissen gelitten — auch heute noch ist der obere Lauf wenig entwickelt und nutzbar gemacht. Für Deutschland und einen Verkehr mit dem Balkan kommt sie kaum in Betracht. Die Bemühungen, Wandel zu schaffen, sind aber schon seit Jahrzehnten an der Arbeit. Insbesondere Bayerns weitblickender König hat schon als Prinz Ludwig unaufhörlich seit Jahrzehnten dahin gedrängt, daß durch Mainkanalisierung bis Bamberg, Ausbau des Ludwigskanals (Regnitz und Altmühl) nach Kehlheim zur Donau eine leistungsfähige Verbindung zwischen Rhein und Donau geschaffen werde. Damit wäre das gewaltige rheinische wie bayerische Wirtschaftsgebiet durch einen billigen Wasserweg mit Oesterreich, Ungarn, Serbien, Rumänien, Bulgarien, der Türkei und Kleinasien in die denkbar günstigste wirtschaftliche Verbindung gebracht.

Für den deutschen Osten haben die besten Staatswirte Oesterreichs (Ministerpräsident v. Körber, Handelsminister v. Burian) schon vor 15 Jahren — natürlich in erster Linie im Interesse ihres Staates — die Verbindung von Elbe und Oder mit der Donau erstrebt und die bezüglichen Wasserbauobjekte schon gründlich durcharbeiten lassen. Die Elbe sollte durch Ausbau ihres Oberlaufs bis Melnik, alsdann der Moldau über Prag

nach Budweis und Schaffung eines Kanals nach Linz (oder auch auf etwas längerem Wege nach Wien) die Donau erreichen.

Die Oder sollte von Oderberg, Mährisch-Ostrau durch Kanal über Prerau zur March und durch die March zur Donau ihre Verbindung erhalten.

Daneben könnte das Elbegebiet von Pardubitz (Elbe) her nach der March und alsdann über Prerau, Mährisch-Ostrau mit dem Odergebiet und beide durch einen kurzen Kanal von Mährisch-Ostrau zur Weichsel mit dem Weichselgebiet eine gute, leistungsfähige Wasserverbindung erhalten.

Ungarn müßte natürlich seine Donauzuflüsse entsprechend ausbauen, Serbien, Rumänien, Bulgarien müßten das gleiche tun. Deutschland hätte inzwischen durch Vollendung des Mittelland- und Bau des Ostkanals sein ganzes Wasserstraßennetz zur Einheit zusammengeschlossen, und ganz Mitteleuropa würde alsdann ein Wirtschaftsgebiet darstellen, welches durch seine billigen Wasserfrachten ganz von selbst zu einer friedlichen Arbeitseinheit zusammenwachsen würde. Die wirtschaftliche Interesseneinheit würde alsdann bei verständiger, billiger Berücksichtigung und Pflege der Interessen jedes einzelnen ganz von selbst zum politischen Zusamenstehen gegen den Feind aller im Osten führen.

Die Kosten der nötigen Wasserbauten sind verhältnismäßig gering, namentlich gegenüber dem gewaltigen Schwergewicht der sie fordernden hochwichtigen Staatsinteressen. Nach den vorliegenden Projekten und Berechnungen werden

die Rhein-Donau-Verbindung,
die Elbe-Donau-Verbindung,
die Elbe-Oder-Weichsel-Verbindung

über 600 bis 800 Millionen Mark Gesamtkosten kaum hinausgehen. Der zu erwartende große Verkehr wird alle Kosten sehr bald verzinsen und amortisieren, kurzum, die finanzielle Belastung bildet kein ernstes Hindernis. Aber natürlich werden Kleinmütige ein solches Werk nicht angreifen, und auch Kühnere werden fordern, daß ihnen der Wert, die Bedeutung und Wirkung solcher Maßnahmen ausreichend begründet werden, ehe sie sich entschließen, zur Ausführung zu schreiten.

Genügen nicht Eisenbahn und Seeweg für alle Verkehrsbedürfnisse? Der Kanal- und Binnenwasserfreund antwortet mit einem glatten Nein!

Die Eisenbahn ist für große Entfernungen, 500 bis 1000 km und mehr, viel zu teuer. Eine Tonne Getreide z. B. kostet auf dem Bahnwege bei 500 km 15 bis 18 M, bei 1000 km 25 bis 30 M an Fracht; auf dem Wasserwege bei 500 km 6 bis 10 M, bei 1000 km 10 bis 15 M weniger! Was das für den Getreideverkehr in Friedenszeiten bedeutet, kann sich jeder leicht sagen.

Nun aber der Seeweg mit seinen so erstaunlich billigen Frachten! Gewiß, von Sulina, Donaumündung, nach Hamburg ist die Fracht niedrig! Aber wächst das Getreide in Sulina und wird es in Hamburg verzehrt? Der Seeweg bietet billige Frachten zwischen Verschiffungs- und Ankunftshafen, Erzeuger und Verbraucher des Inlands aber haben die Kosten von Zufuhr und Abfuhr zu tragen, während der Verkehr der Binnenwasserstraße an jedem Orte Güter des Erzeugers aufnimmt und Güter dem Verbraucher abliefert! Darin liegt gerade die Hauptwichtigkeit und Stärke der Binnenwasserstraßen, daß sie den inneren Verkehr ihrer Wirtschaftsgebiete so gewaltig erleichtern und fördern und hierdurch diese Gebiete mit ihren wirtschaftlichen Interessen so innig und fest zusammenschweißen. Sehen die Balkanländer, daß Deutschland und Oesterreich gute Abnehmer ihrer Erzeugnisse und gleichzeitig auch gute Lieferanten ihrer Bedürfnisse sind, daß ihrer eigenen Entwicklung dabei keinerlei Fesseln oder Hindernisse angelegt werden, so werden sie gern ihren westlichen Nachbarn fest und treu sich anschließen. Daß der östliche Nachbar Freundschaft nur auf den Lippen trägt, wenn er sie braucht, während er jedes Volk und jeden Staat vergewaltigt und brutal unterdrückt, sobald seine Macht dazu ausreicht, das haben nachgerade wohl alle begriffen, welche Ohren haben, zu hören, und Augen, zu sehen. Bestrebungen auf engere wirtschaftliche Beziehungen sollten also auf dem Balkan wohl geneigte Stimmung finden. Allerdings sollten die Großen — Deutschland und Oesterreich-Ungarn — dabei auch nach Möglichkeit Entgegenkommen zeigen und dem Interesse der Nachbarn lieber kleine Zugeständnisse machen, als durch zu schroffe Verfolgung des eigenen Interesses die anderen schädigen.

Schaffen sie die oben geforderten Binnenwasser-Verbindungen und damit billige Frachtwege in das Netz der günstigsten Märkte Mitteleuropas, dann wird es möglich sein, den Balkannachbarn Vorteile zu bieten, die allen Beteiligten einen glänzenden Aufstieg schaffen und die Einheit dieses mitteleuropäischen Wirtschaftsgebietes wird nach wenigen Jahrzehnten unerschütterlich fest stehen — e i n e s t a r k e F r i e d e n s b ü r g s c h a f t — d e r M e n s c h h e i t e i n S e g e n !

Die am 8. und 9. Oktober von der „Frankfurter Zeitung“ veröffentlichte Denkschrift der bulgarischen Regierung über die Notwendigkeit ihres Anschlusses an Deutschland und Oesterreich-Ungarn hebt die überragende Wichtigkeit der Binnenwasserstraße (Donau) mit großem Nachdruck hervor.

Der Memelstrom und seine Bedeutung für die ostdeutsche Volkswirtschaft

Für die drei ostdeutschen Häfen Königsberg, Danzig, Memel bilden die beiden Provinzen Ost- und Westpreußen nur ein schmales und bescheidenes Hinterland. Alle drei Häfen würden nie die Bedeutung, die sie schon seit Jahrhunderten besitzen, erlangt haben, wäre ihnen nicht durch natürliche Wasserwege ein weites Stück von Rußland angeschlossen. Wie für Danzig die Weichsel, so bildet für Königsberg und Memel der Memelstrom eine Straße von größter Bedeutung, die weit ins russische Reich hineinführt.

Die Memel reicht bis in das Innere von Rußland, bis zu der Wasserscheide, von welcher der Dnjepr zum Schwarzen Meer abfließt. Durch den Oginskikanal, ein heute fast wertloses Bauwerk von kaum einem Meter, im Sommer von noch viel geringerer Tiefe, auf dem jährlich nicht mehr als zwanzig kleine Fahrzeuge, dazu aber eine fast zehnfache Anzahl kleiner Flöße verkehren, stehen Memel und Dnjepr, Schwarzes Meer und Ostsee in Verbindung. Immerhin ist diese Verbindung wichtig genug, aus dem Gebiet des Dnjepr, dem Gouvernement Orel, wertvolle Hölzer und selbst Getreide zur Ostsee gelangen zu lassen. Die Memel ist 831 km bis zum Delta lang; ihr Gebiet umfaßt rund 100 000 qkm, also ein Vielfaches der Provinz Ostpreußen. Als schiffbar gelten vom Hauptstrom etwa 760 km. Doch ist in der Tat den ganzen Sommer hindurch Schiffsverkehr nur bis Kowno hinauf, also auf 160 km, möglich. Da der Unterschied zwischen höchstem und niedrigstem Wasserstande im Jahre im ganzen Mittellaufe beinahe 7 m beträgt und das Hochwasser ziemlich langsam abläuft, wechselt aber die Ausdehnung der Schiffbarkeit recht sehr.

Von den Nebenflüssen hat namentlich die Wilja, die bei Kowno einmündet, Bedeutung, da ihr jährlicher Verkehr etwa ein Drittel von dem des Hauptstromes ausmacht. Auch sonst sind die Nebenflüsse in größerem Umfange zeitweise befahrbar. In Preußen ist die Memelwasserstraße mit Einschluß der beiden Deltaarme 111 km lang. Hier ist von den Nebenflüssen nur die Szeszuppe von geringerer Bedeutung für die Schiffahrt.

Im preußischen Gebiet sind seit 1853 für die Regulierung und Vertiefung der Memel etwa 12 Mill. M aufgewendet, ohne laufende Unterhaltungskosten. Jetzt ist der Fluß hier in wirklich guter Verfassung, wenn auch im Sommer bisweilen noch Sandbänke hervortreten, deren Beseitigung leicht und schnell möglich ist. Doch blieb selbst in dem sehr trockenen Sommer 1911 fast überall eine Wassertiefe von 1 m vorhanden und die Schiffahrt war stets mit beschränkter Ladung möglich. Im allgemeinen ist im Sommer in der preußischen Memel eine Mindesttiefe von 1,40 m, im nördlichen Mündungsarm Ruß 1,70 m und im südlichen Gilge 1,25 bis 1,40 m vorhanden. Eine sehr wünschenswerte Vertiefung der Gilge auf durchweg 1,40 m ist im Gange.

Als Verbindungsweg zu den Seehäfen schließt sich nun das Kurische Haff und nach Königsberg die zum Pregel führende Deime an, beide mit genügender Tiefe. Da das Kurische Haff für kleine Binnenfahrzeuge oft gefährlich ist, vermittelt zwischen

Gilge und Deime eine dem Haffufer parallele Kanalstraße (Seckenburger Kanal und Großer Friedrichsgraben), zwischen Ruß und dem Memeler Seetief der König-Wilhelm-Kanal den Binnenverkehr.

Der russische Teil der Memel ist in einem höchst primitiven und vielfach verwahrlosten Zustande. Man hat auf manchen Strecken schon vor längerer Zeit Regulierungen oder Kanalisierungen der Wasserstraßen vorgenommen, doch sind dann die Unterhaltungsarbeiten unterblieben. Stellenweise hat auch die Arbeit der Strömung ihre schlechte Wirkung mehr und mehr ausgeübt. Ein Beispiel bietet der Nebenfluß Njewiatza, der nicht weit oberhalb Kowno einmündet. Er ist heute bei sehr günstigem Wasserstande etwa 37 km weit für Memelkähne schiffbar, im allgemeinen aber nur für Flößerei zu gebrauchen. Einstmals aber lag hier 30 km aufwärts eine Hansestadt Keidany mit lebhaftem Schiffsverkehr und auch zu Anfang des 19. Jahrhunderts war dort noch Schiffahrt möglich. Eine Kanalisierung des Flusses wäre lohnend und nicht schwierig.

Bis Kowno ist der Fluß immerhin leidlich gut, hat fast durchweg 1 m Wassertiefe auch im Sommer, wenn auch häufige Sandbänke und große Steine zur Vorsicht mahnen. Oberhalb von Kowno wird es aber schon sehr bald schlimmer, so daß mehr und mehr nur Flößerei möglich wird. Genügend tiefe Strecken finden sich immer wieder, dazwischen aber liegen Steinriffe mit Schnellen und Sandbänke; dazu ist das Wasser mit Geröll durchsetzt. In dem Hauptnebenfluß Wilja ist Flößerei 400 km weit üblich, Verkehr mit Wittinnen aber nur im Frühling und Herbst auf 44 km. Eine Regulierung und Verbesserung des Fahrwassers wäre überall mit mäßigen Kosten und großem Nutzen möglich. Es könnte dadurch ein großartiges Netz von Verkehrsstraßen geschaffen werden. Kanalisiert ist der große Nebenfluß Szczara, aber schlecht in Stand gehalten und daher nur im Frühjahr etwa 200 km weit befahrbar. Dasselbe könnte man von verschiedenen Nebenflüssen melden: kanalisiert, aber verwahrlost. Bei großer Trockenheit, wie im Sommer 1911, ist im ganzen Memelgebiet bald oberhalb Kowno Schiffahrt und Flößerei einfach gesperrt.

Die winterliche Schiffahrtsruhe dauert im Durchschnitt 130 bis 140 Tage. Im preußischen Gebiet finden die Schiffe und Flöße Unterkunft in den Häfen Schmalleningken, Trappöhnen, Ragnit, Kloken und Tilsit. In Rußland plant man seit langem den Bau eines großen Schutzhafens.

Eine lebhafte Schiffahrt ist auf dem Memelstrom schon im 15. Jahrhundert im Gange gewesen, und zwar bildete er damals schon einen wichtigen Weg für die Häfen Königsberg und Memel. Zur Verbesserung dieses Weges wurde 1429 bei Labiau eine Schleuse gebaut und die Deime kanalisiert. Damals kamen Holz, Asche, Getreide, Flachs, Honig und Wachs stromab aus Litauen. Schon 1409 werden in Ragnit 20 Getreidekähne des Litauerfürsten Jagal vom Orden konfisziert. Später ging Getreide aus dem Memelgebiet sogar bis nach Danzig, weshalb die Danziger von 1430 bis 1527 in Kowno ein Handelskontor unterhielten. Nachher ging aber der ganze Handel erheblich zurück, Getreide kam überhaupt nur wenig stromab.

Was nun dem Memelstrom heute die große Bedeutung für die ostdeutschen Städte gibt, ist die gewaltige Holzausfuhr, die auf ihm aus dem Innern von Rußland herabkommt. Zwar produziert auch Ostpreußen eine erhebliche Menge Holz, und die günstige Entwicklung dieser Provinz sichert ihren Hauptorten einen gesunden Aufschwung. Doch ist das von verschwindender Bedeutung gegenüber der russischen Holzeinfuhr nach Ostpreußen. Tilsit verdankt ihr zunächst seine Blüte, die Stadt im „finstersten" Litauen, die an modernem Aussehen und Lebhaftigkeit des Verkehrs höchstens in Königsberg einen Nebenbuhler findet. Dort ist lebhafte Holzindustrie (eine große Zellstoffabrik), vor allem aber der Mittelpunkt eines gewaltigen Holzhandels, der das von Rußland kommende Floßholz weiter vertreibt. Auf dem Memelstrom kommen in Flößen in diesen Jahren durchschnittlich je etwa 700 000 t Holz herab, die zum großen Teil vom Tilsiter Holzhandel umgesetzt werden. In Tilsit hat eine Art Lotsengilde ihren Sitz, die Terner, die, heute meist mit Motorbooten, den Flößen entgegenfahren, um sie dann durch das preußische Memelgebiet bis zum Delta zu geleiten.

Das Holz wird von den zahlreichen Nebenflüssen der Memel zusammengetragen. Die meisten von diesen haben noch über 10 000 t jährlichen Holzfloßverkehr. In Tilsit kamen 1911 an 1 820 800 Festmeter Holz, davon zwei Drittel in Flößen. Dieser Floßverkehr ist 1912 und 1913 erheblich zurückgegangen, weil man das Holz neuerdings mehr in Rußland selbst verarbeitet und die Holzwaren dann über Riga, Libau und Windau ausführt. Für die Flöße beabsichtigt man jetzt einen großen Hafen in Tilsit zu bauen, und zwar an der rechten Seite der Memel, wo ein toter Arm durch eine schmale Wasserscheide abgeschnitten wird. Für den Tilsiter Holzhandel ist dieser Bau von Wert, hat auch sonst allgemeine Bedeutung, da schon seit längerer Zeit Gefahr bestand, daß auf russischem Gebiet ein Holzhafen gebaut würde, was dem Tilsiter Holzhandel einen großen Teil seines Holzhandels zugunsten russischer Holzhändler entzogen hätte. Weiter stromab treiben dann die Flöße mit der Strömung, werden in der Deime und teilweise auch im Pregel geschleppt, um dann im Königsberger Hafen teils in Schneidemühlen ihr Ende zu finden, teils von großen Schiffen aufgenommen zu werden. Die Königsberger Holzzufuhr betrug 1911 1 297 000 Festmeter, wovon etwa ein Viertel aus Ostpreußen, der ganze Rest aus dem russischen Memelgebiet stammt. Im selben Jahre wurden seewärts von Pillau 660 300 Festmeter Holz ausgeführt, so daß also das ostpreußische Holz noch nicht einmal zur Verarbeitung für die Königsberger Industrie (zwei große Zellulosefabriken) ausreichte. Von der gesamten seewärtigen Ausfuhr von Königsberg, die 1911 1 129 100 t betrug, waren 345 134 t, also fast ein Drittel, Holz und 130 433 t Zellulose. Nicht gering ist aber außerdem noch die binnenwärtige Holzausfuhr von Königsberg, von wo in jedem Sommer gegen 200 Oderkähne nach Brandenburg und zur Elbe meist mit geschnittenem Holz abgehen. Das der Zellstoffindustrie zur Verarbeitung nötige Holz, in Königsberg 1913 gegen 300 000 t, kommt fast ausschließlich auf der Memel aus Rußland. In jeder Woche gelangen im Sommer gegen 20 große „Boydacks", deren immer drei bis vier von einem Schlepper herabgeschafft werden, mit Zellstoffholz in Kloben nach Königsberg, ebensoviel nach Tilsit und nicht viel weniger zu der neuen Zellstoffabrik in Ragnit. Stromauf fahren die „Boydaks" ohne Ladung.

Noch stärker ist der Memeler Handel vom russischen Holz abhängig. Hierhin gelangen die Holzflöße von der Memel durch den schmalen König-Wilhelm-Kanal, der einige Kilometer südlich von Memel in das dort nur noch sehr schmale Haff mündet. Von dieser Stelle bei Schmelz ab ziehen sich nun Schneidemühlen in ununterbrochener Reihe bis zum eigentlichen Memeler Hafen hin. Vor den Werken ist überall schon tiefes Wasser, so daß die Seeschiffe daselbst gleich laden können. Mehr als anderwärts kommt in Memel verarbeitetes Holz zur Verladung. Das 1912 von Rußland kommende Floßholz hatte rund 18 Mill. M. Wert. Von der gesamten seewärtigen Ausfuhr Memels im Werte von 33,6 Mill. M. entfielen 27,9 Mill. M. auf Holz und Holzwaren, wobei auch Zellstoff der Tilsiter Fabrik einen kleinen Posten einnimmt. Von den in Memel 1911 auslaufenden Schiffen von insgesamt 307 000 Registertonnen waren 151 000 t nur mit Holz und Holzwaren beladen, außerdem aber noch 67 880 t mit Holz oder Zellstoff neben anderen Gütern, so daß gut die Hälfte der Tonnage dem Holzverkehr diente. Da von der anderen Hälfte aber noch 82 200 t auf Schiffe ohne Ladung und 1700 t auf Nothäfener entfielen, ergibt sich, daß Memels Ausfuhr bis auf einen unbedeutenden Rest auf dem russischen Holz beruht. Da dieses aber in Memel durch eine umfangreiche Industrie verarbeitet ist, dient auch die Einfuhr von Memel überwiegend dem Holzverkehr, nämlich der Holzindustrie. Von dem 305 900 t betragenden eingehenden Verkehr entfielen 1911: 73 700 t auf Kohlen und dergleichen, die mindestens zur Hälfte von der Memeler Holzindustrie verbraucht wurden, und 14 400 t auf Schwefelkies, den die Zellstoffabriken von Memel, Tilsit und Ragnit nötig haben. Auch hier geht von dem noch bleibenden Rest der Tonnage mehr als die Hälfte für Schiffe ohne Ladung ab. So ist Memel recht eigentlich nur ein Umschlagsort des russischen Holzes, da von dem gesamten Holzverkehr auch nur höchstens ein Zehntel deutscher Herkunft ist.

In früherer Zeit war auch die Getreidezufuhr auf der Memel aus Rußland recht bedeutend. Für die Getreidebeförderung wurden im Gebiet der oberen Memel besondere Schiffe, die Wittinnen, in prahmartiger, jedoch vorn und hinten zugespitzter Form primitiv gebaut. Sie hatten keine Segel, trieben nur mit dem Strom oder wurden gestakt. In Königsberg wurden die Fahrzeuge als Brennholz verkauft. Sie mochten etwa 50 bis 80 t Ladefähigkeit haben. Bei dem heutigen hohen Wert des Getreides und der Verbesserung des Eisenbahnverkehrs wird auf der Memel nur noch wenig Getreide herabgebracht. Im Jahre 1911 passierten die Grenzstation bei Schmalleningken noch nicht einmal 10 000 t Getreide, die hauptsächlich nach Memel gingen; 1910 waren es noch fast 2000 t mehr. Memel hat jetzt nur noch 9000 t Getreideausfuhr über See gehabt, früher bedeutend mehr. Die primitiven Wittinnen sind aus der Memelschiffahrt fast ganz verschwunden; sie bringen gelegentlich noch ein paar Ladungen Holzteer nach Königsberg, 1911 noch nicht einmal 500 t. Im Sommer 1912 hat Verfasser in Königsberg nicht mehr eine einzige Wittinne gesehen, im Vorjahre etwa ein Dutzend, um die Jahrhundertwende aber war es mehr als die zehnfache Zahl.

Der Schiffsverkehr auf der Memel stromab ist darum nicht geringer geworden. Nur wird heute mehr Holz in größeren Schiffen stromab gebracht. Die Station Schmalleningken passierten talwärts 1911 außer 706 100 t Holz in Flößen 456 Dampfer mit nur 306 t Gütern und 1665 Segel- und Schleppschiffe mit 264 811 t Gütern. Gegen 1910 ist das ein erheblicher Rückgang, da damals 500 Dampfer mit 486 t und 2233 Segler mit 405 084 t stromab aus Rußland kamen. Hier erkennt man die Abhängigkeit von der russischen Holzausfuhr; denn die Schiffe hatten 1910: 360 455 t, aber 1911 nur 221 892 t Zellstoffholz in Kloben geladen. (Das andere Holz wird naturgemäß geflößt.) Der Rückgang in 1911 erklärt sich durch den niedrigen Wasserstand im Memelgebiet, wo viele der Nebenflüsse fast ausgetrocknet waren und sehr viel zur Verarbeitung bestimmtes Holz liegenbleiben mußte. Neben Holz und Getreide beförderte die Schiffahrt stromab nur in ganz geringer Menge andere Güter; nennenswert sind 3144 t Pflastersteine, dann auch über 15 000 Stück Geflügel, das in großer Menge aus Rußland nach Ostpreußen kommt, jedoch meist mit der Bahn. In 1912 gingen durch Schmalleningken stromab 738 000 t Floßholz, 622 Dampfer mit 539 t Gütern und 2010 Kähne mit 357 381 t, also beinahe wieder so viele wie 1910. Für 1913 war der Floßverkehr auf 694 100 t gesunken, der Gütertransport auf 418 000 t gestiegen.

Für die Einfuhr aus Ostpreußen bietet das Gebiet der Memel in Rußland ein verhältnismäßig weniger bedeutendes Absatzrevier, weil es noch auf geringer Kulturhöhe steht. Dafür sind die auf deutschem Land an der Memel liegenden Orte gute Abnehmer, insbesondere Tilsit für Kohlen, Baumaterialien und Eisen, während Tilsit für die Ausfuhr fast nur Zellstoff liefert. Hiervon kommen stromab nach Königsberg 26 000 t. In Tilsit kommen stromauf, zu drei Vierteln von Königsberg und der Rest meist von Memel, jährlich jetzt rund 100 000 t Güter an, während etwa 35 000 t abgehen.

Der Schiffsverkehr nach Rußland betrug 1911 nach der Statistik von Schmalleningken 456 Dampfer mit 341 t Ladung und 1614 Segler mit nur 23 016 t Ladung (1910 waren es 501 Dampfer mit 614 t und 2136 Segler mit 19 374 t). Ohne Ladung waren 1911: 342 Dampfer und 1394 Segler. Bemerkenswert ist der geringe Anteil der russischen Flagge; denn 1911 waren von 3912 verkehrenden Schiffen (stromauf und stromab) nur 297 russisch, 1910 gar von 5287 Schiffen nur 83 russisch. In 1912 erreichte der Verkehr stromauf keine wesentlich höheren Zahlen, stieg jedoch 1913 auf 559 Dampfer mit 901 t und 1991 Segler mit 39 159 t Ladung. Hier nimmt der Anteil der russischen Flagge infolge der Einstellung mehrerer neuer Dampfer in den letzten Jahren zu. Von den auf der Memel in Rußland fahrenden Dampfern sind übrigens die meisten in Deutschland gebaut. Die Königsberger Werft der Uniongießerei lieferte in den letzten drei Jahren 5 Dampfer nach Rußland; sie verdankt überhaupt ihre Hauptbeschäftigung der Memelschiffahrt, für die 1910: 2 Raddampfer von je 150 PS, 1911: 2 Raddampfer und 2 Schraubendampfer, 1912: 1 Motorlastkahn (für eine regelmäßige Linie Königsberg—Tilsit—Kowno, die im August 1912 eröffnet ist) erbaut wurden. Die Schiffahrt nach Rußland beförderte 1911 hauptsächlich Superphosphat (2203 t) und Steinkohlen und Koks (15 900 t), welche Güter nach Memel und Königsberg seewärts eingeführt wurden. Insgesamt mag das Memelgebiet in Rußland und Preußen von der Königsberger seewärtigen Einfuhr etwa 40 000 t Kohlen, 25 000 t Baumaterialien und 6000 t Eisen, von der Memeler etwa 58 000 t Kohlen, 17 000 t Schwefelkies, 4000 t Düngemittel und 15 000 t Baumaterialien erhalten. Für die Memeler Einfuhr ist also auch das Memelgebiet fast ausschließlich der Abnehmer.

Von einer Rivalität der russischen Häfen wurden die ostpreußischen früher nicht berührt. Libau war fast nur Kriegshafen, im übrigen ziemlich verwahrlost, Windau hatte lokale Bedeutung, und selbst Riga konnte unter Vermittlung der bis weit ins Land zur Nähe des Memelgebietes sich erstreckenden Düna nichts von dem Memelverkehr an sich reißen, da es modernen Ansprüchen nicht genügte. Allmählich aber begann man in Rußland planmäßig vorzugehen, um den deutschen Häfen zugunsten der russischen Abbruch zu tun. Früher waren die russischen Häfen in so schlechtem Zustand, daß dort nur kleine Schiffe verkehren konnten, was die Unkosten der Ausfuhr im Verein mit schlechten Lager- und Ladegelegenheiten arg erhöhte. So schlugen manche Güter aus dem russischen Litauen den längeren Weg nach der Memel statt des kürzeren nach Libau, Windau oder Riga ein. Dem trat man durch Ausbau der Häfen und Bau von Straßen und Eisenbahnen entgegen. So verfügen heute die genannten russischen Häfen über vorzügliche Verbindungen mit dem Hinterlande bis ins Memelgebiet. Riga und Libau sind in glänzender Weise ausgebaut und verfügen über tiefe, modern ausgestattete Handelshäfen. Auch Windau wurde bedeutend vertieft, kann daher heute schon eine sehr nennenswerte Holzausfuhr aufweisen. Im einzelnen läßt sich die Wirkung dieser Arbeit im Memelstromgebiet natürlich nicht nachweisen. Entgegen kam ihr von der anderen Seite der Umstand, daß in Memel nicht viel getan wurde und daß Königsberg bei der ständigen Zunahme der Schiffsgröße durch das Fehlen einer tiefen Verbindungsstraße mit der See ins Hintertreffen geriet. Seit den achtziger Jahren ist die lebhafte Arbeit für die russischen Häfen im Gange. Memel hat seither keinen sonderlichen Fortschritt zu verzeichnen; sein Schiffsverkehr betrug z. B. 1893 schon in Ein- und Ausgang zusammen 464 000 t, 1908 aber auch nur 375 000 t, was eine jährliche Zunahme von nur 6000 t bedeutet. In den letzten beiden Jahren ist der Verkehr vorübergehend emporgeschnellt, da das Auftreten der Nonnenraupe vermehrten Holzschlag zur Folge hatte. Auch Königsberg zeigte bis 1900 gleichen Stillstand, da sein Schiffsverkehr sich in den letzten 20 Jahren des vorigen Jahrhunderts um noch nicht 10 000 t jährlich hob. Erst der Bau des Königsberger Seekanals, der 1901 eröffnet ist, im Verein mit einer großartigen Verbesserung der Hafenanlagen führte einen schönen Aufschwung herbei, so daß der Verkehr in den letzten 10 Jahren um 74 000 t jährlich stieg. Königsberg hatte 1911 einen Seeverkehr von 1 821 539 t gegen 1 004 396 t im Jahre 1900. Dieser Aufschwung ist allerdings nicht annähernd zu vergleichen mit dem von Libau, dessen Verkehr sich in den letzten beiden Jahrzehnten etwa verdreifacht hat. Libau in der Hauptsache hat wohl den Getreideverkehr an sich gerissen, der sich früher mit Wittinnen auf der Memel nach Königsberg bewegte, während die jetzige Königsberger Zufuhr mehr aus den Gebieten südlich der Memel kommt.

Auf der anderen Seite läßt man nun der Verbesserung der Memelwasserstraße keineswegs die nötige Sorgfalt angedeihen. An sich ist ja der Schlendrian bei unserem russischen Nachbar nichts Ungewohntes, aber es zeigt sich doch überall hohe Leistungsfähigkeit und Energie, wo deren Notwendigkeit für die wirtschaftliche Entwicklung klar ist. Der Ausbau der Ostseehäfen, die ausgezeichnete Wasserstraße von Petersburg über die nördlichen Seen bis zum Gebiet der Wolga u. a. beweisen dies. Ueber die Verwahrlosung der Memel in Rußland wird von den deutschen Schiffern immer mehr Klage geführt, je mehr die Wasserstraße in Preußen verbessert ist. Daß für die Verbesserung des Fahrwassers nichts getan wird, ist schon oben geschildert. Aber man hält es auch nicht einmal für nötig, in Kowno, dem russischen Haupthafen, wo das Zellstoffholz in Kähne geladen wird, Ladeplätze und Anlegestellen zu schaffen, obgleich doch hiervon die russischen Verkäufer und Händler direkt betroffen werden. Es gibt in Kowno weder Uferbefestigungen noch Bollwerk, auch an Baggerarbeiten am Ufer denkt man nicht. So können die Schiffe nicht am Ufer direkt anlegen, sondern je nach dem Wasserstand immer nur in einiger Entfernung, was natürlich das Beladen erschwert und verzögert. Bei einer zu verladenden Menge von mehr als 500 000 Festmetern ergeben sich dadurch erhebliche Verluste. Daß in den oberen Flußstrecken und Nebenflüssen oft Holzflöße trocken liegen bleiben, ist altgewohnte Tatsache, könnte aber durch bescheidene Regulierungsarbeiten stark eingeschränkt werden.

Eine Regulierung auf preußischer Seite steht noch in dem südlichen Mündungsarm Gilge aus, der in seiner oberen Strecke dicht bei der Teilung starke Strömung und viele Krümmungen bei schmalem Laufe aufweist. Die Befahrung dieser Strecke ist heute bei dem lebhaften Verkehr — die gesamte Schiffahrt mit Königsberg kommt hier durch — schon oft geradezu gefährlich. Es scheint, als ob die Regierung hier etwas langweilig, im umständlichen „Bureauschritt", vorgeht. Die Schwierigkeiten sind längst bekannt, Abhilfe lange geheischt und, wenn auch noch nicht sicher, in Aussicht gestellt, aber erreicht ist nichts außer beschränkenden Vorschriften zur Erhöhung der Sicherheit. Eine Verbesserung des Fahrwassers ist schließlich, um eine lückenlose gute Fahrstraße auf preußischem Gebiet zu erlangen, in Angriff genommen, aber noch nicht in dem dringend notwendigen Umfange.

Eine unangenehme Einschränkung ist es auch, daß sich die deutschen Dampfer nicht frei im russischen Stromgebiet bewegen dürfen. Die deutschen Passagierdampfer dürfen nur bis zur ersten russischen Zollstation Georgenburg, die russischen nur bis Schmalleningken fahren. Da hier täglicher Verkehr besteht, ist die Beschränkung recht empfindlich. Wünschenswert ist, daß die Passagierdampfer beider Flaggen unbeschränkt bis Tilsit und Kowno verkehren können. Beide Teile hätten davon Nutzen. Noch schlimmer aber ist die Bestimmung für Schleppdampfer. Nach einer Abmachung von 1906 durften deutsche Schleppdampfer bis Kowno fahren, russische bis Königsberg, hier jedoch nur in dem Falle, daß sie Holz oder Holzladungen schleppten. An sich ist uns diese Einschränkung unverständlich. Wie wenig russische Dampfer an dem Verkehr Anteil haben, zeigen die schon oben angegebenen Zahlen für Schmalleningken. Etwa ein Fünftel der stromab kommenden Dampfer sind russisch, fahren aber zum guten Teil leer und nur bis Tilsit. Dem Verfasser sind aus den letzten Jahren noch nicht ein Dutzend Fälle bekannt, wo russische Schleppdampfer mit beladenen Schiffen nach Königsberg gekommen sind. Es handelt sich also bei jener Beschränkung nur um eine Formsache, die am grünen Tisch ohne Kenntnis der Verhältnisse entstanden ist. Es ist von irgend welcher interessierten Seite durchgesetzt, daß russische Schlepper im Holzverkehr zugelassen wurden, ohne daß irgend jemand sich darum kümmerte, ob da überhaupt noch anderer Schleppverkehr besteht. Auf dem Papier aber steht nun eine praktisch bedeutungslose Einschränkung, die natürlich eine Einschränkung von der anderen Seite zur Folge hat. Diese aber muß schwerer wiegen, weil fast der gesamte Schiffsverkehr in deutschen Händen ist. Im Jahre 1910 hat nun Rußland die deutschen Schleppdampfer von der russischen Memel ausgeschlossen. Das war ein schwerer Schlag, denn all die Zellstoffholz ladenden Kähne lassen sich stromauf wie stromab schleppen.

Da mehrere der auf russischem Gebiet in die Ostsee fließenden Gewässer, insbesondere die Windau-Aa und die Düna, in der Nähe des Memelgebietes ihren Ursprung haben, ist auch der Gedanke aufgetaucht, durch einen Kanal den Holzverkehr der Memel einem dieser Flüsse zuzuführen und damit nach einem russischen Hafen zu lenken. Die technische Möglichkeit eines solchen Kanals läßt sich nicht bezweifeln. An den Bau einer Verbindung zwischen der Windau-Aa und dem Memelgebiet ist man schon 1825 gegangen. Die Windau-Aa ist ziemlich weit flößbar und nähert sich auf ihrem Oberlauf bis auf 15 km der Dubisa, einem kleinen, aber nur wenig flößbaren Nebenfluß der Memel, der unterhalb Kowno einfließt. Zwischen beiden Flüssen, deren Annäherung in 115 m Höhe stattfindet, zieht sich ein Bruch hin, das sich zur Anlage eines Kanals eignet. 1825 bis 1830 wurde hier der Windawski-Kanal erbaut, der auch einem geringen Lokalverkehr gedient hat, aber allmählich verfallen ist. Die Spiegelbreite betrug nur 15 m, die Tiefe 1,5 m; es waren Schleusen von 26 m Länge und 4,7 m Torweite vorgesehen. Aber um die 89 m betragende Steigung von der Memel bis zur Scheitelhöhe an der Wasserscheide zu überwinden, war der Bau von 41 Schleusen von je 2,17 m Fallhöhe notwendig, die sich außer auf den 15 km langen direkten Verbindungskanal noch auf einen die Schwierigkeiten der oberen Dubisa umgehenden Parallelkanal ver-

teilen sollten. Ausgeführt ist außer dem Verbindungskanal nur ein kleines Bruchstück. Insgesamt wären noch von der Dubisa über 100 km, ein noch längeres Stück aber von der Windau-Aa zu kanalisieren. Dabei müßten sehr viele Windungen durch Nebenkanäle beseitigt werden.

Der ganze Plan, der seit einigen Jahren wieder sehr lebhaft aufgegriffen ist, würde also gewaltige Kosten verursachen. Daß an sich durch einen solchen Bau die deutschen Häfen beträchtlichen Schaden, die russischen gewaltigen Nutzen haben könnten, ist klar. Doch wirken mehrere Umstände zusammen, um die Sache unrentabel zu machen. Von der Dubisa nach Windau wäre ein fast doppelt so langer Weg wie nach Memel. Da bei diesem Weg aber eine Menge von Schleusen zu überwinden sind, ist mindestens die dreifache Zeit notwendig. Das würde also schon den Transport erheblich verteuern, abgesehen von einer noch notwendigen Verzinsung des Kanals.

Weitere Erfolge kann heute die russische Bemühung, die heimischen Häfen zuungunsten der ostdeutschen zu stärken, kaum noch haben. Die Interessengebiete beider Teile sind nun allmählich abgegrenzt, so daß jetzt auch die russischen Häfen einen ihnen zukommenden Anteil an jenem Hinterland, das Ostpreußen umgibt, haben. Will Rußland dieses Hinterland weiter in der Kultur heben, so muß es an eine Verbesserung der Memelwasserstraße gehen, die in gleicher Weise dem Lande selbst, das reiche Entwicklungsmöglichkeiten in sich birgt, wie den ostdeutschen Häfen Nutzen bringen wird. Eine Beachtung aller dieser Fragen beim Friedensschluß ist für die Zukunft der ostdeutschen Häfen ungeheuer bedeutungsvoll. Sollte etwa, was wir in Ostpreßen besonders erhoffen, hier eine Verschiebung der Grenze eintreten, so würde natürlich die Wichtigkeit der Memel als Schiffahrtsstrasse noch sehr stark wachsen.

Hermann Steinert.

Schiffahrtrecht und verwandte Gebiete

Frachtrabatte.

Denjenigen Spediteuren, die mit bestimmten Transportunternehmungen, Reedereien usw., in ständiger Beziehung stehen oder ihnen besonders große Aufträge erteilen, pflegen vielfach Frachtrabatte gewährt zu werden. Diese Rabatte sind allgemein Vergütungen für den Spediteur dafür, daß er dem einzelnen Unternehmer durch eine große Zahl oder durch besonders umfangreiche Aufträge auch einen besonderen Verdienst verschafft. Nicht dem Versendungsinteressenten soll der Rabatt zugute kommen, sondern der Person des Spediteurs.

Ist der Spediteur nun ohne weiteres berechtigt, die Frachtrabatte für sich zu verwenden, seinem Auftraggeber aber die volle Fracht in Rechnung zu stellen?

Das Oberlandesgericht Hamburg (Rechtsprechung der Oberlandesgerichte Bd. 28, S. 388) hatte sich kürzlich mit dieser Frage zu beschäftigen gehabt und hat zuungunsten des Spediteurs entschieden. Die Entscheidung fußt darauf, daß der Speditionsvertrag als eine Unterart des Dienstvertrages anzusehen ist, auf den gleichzeitig die Vorschriften über den Auftrag zur Anwendung kommen; und da nach § 677 BGB. der Beauftragte verpflichtet ist, dem Auftraggeber alles, was er zur Ausführung des Auftrages erhält und was er aus der Geschäftsbesorgung erlangt, herauszugeben, so soll damit, so führt das Oberlandesgericht Hamburg aus, auch eine Pflicht für den Spediteur begründet liegen, ihm gewährte Frachtrabatte an seinen Auftraggeber abzuführen. Der Spediteur könne sich auch nicht auf § 354 des Handelsgesetzbuches berufen, wonach ihm für jede Geschäftsbesorgung ein besonderer Anspruch auf Vergütung zustehe, denn dieser Vergütungsanspruch sei ausgeschaltet durch den Speditionsvertrag, der die Rechtsbeziehungen der Parteien erschöpfend regele.

Dieser letzte Gedanke dürfte wohl zweifellos richtig sein; angreifbar aber scheint mir der erste, daß der Spediteur grundsätzlich auf Grund der Vorschriften über den Dienstvertrag und den Auftrag zur Herausgabe der ihm gewährten Frachtrabatte verpflichtet sein soll.

Daß die Entscheidung, zu der das Oberlandesgericht Hamburg gelangt, den Interessen der Spediteure, den wirtschaftlichen Verhältnissen und der Billigkeit nicht gerecht wird, scheint auch das Gericht selbst nicht zu übersehen, es meint aber, daß die bestehenden Vorschriften des Rechts eine andere Entscheidung unmöglich machen.

Ich glaube, daß doch die Möglichkeit einer billigeren Entscheidung gegeben ist und daß kein zwingender Grund besteht, den § 677 BGB. uneingeschränkt auch bei dem Speditionsverhältnis zur Anwendung zu bringen.

Es ist richtig, daß der Speditionsvertrag als eine Art entgeltlicher Auftrag anzusehen ist, auf den die Auftrags- und Dienstvertragsgrundsätze zur Anwendung kommen; es ist richtig, daß auch der Spediteur nach § 677 verpflichtet ist, seinem Auftraggeber alles, was er aus der Geschäftsbesorgung erlangt, herauszugeben. Das Bedenkliche der Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamburg liegt aber m. E. darin, daß die Frachtrabatte als ein Vorteil angesehen werden, die der Beauftragte aus der Geschäftsbesorgung erlangt.

Wäre der Spediteur nichts anderes als der Angestellte seines Auftraggebers, so wäre diese Frage, ob er die Frachtrabatte für sich behalten könne, jedenfalls ungerechtfertigt; denn als Angestellter, als Dienstverpflichteter, muß er natürlich ausschließlich im Interesse seines Auftraggebers handeln, und er muß seine eigene Person vollständig zurücktreten lassen und alles an den Geschäftsherrn herausgeben, was er auch nur bei Gelegenheit der Geschäftsbesorgung erlangt. Ich habe daran auch keinen Zweifel, daß etwa Provisionen, die dem Angestellten gegeben werden, damit dieser Aufträge einer bestimmten Firma erteilt, unbedingt an den Geschäftsherrn herausgegeben werden müssen.

Ich führte diese Parallele mit dem Angestellten darum an, um den Unterschied gegenüber der Rechtsstellung des Spediteurs möglichst scharf hervortreten zu lassen. Der Angestellte ist nichts anderes als das Werkzeug seines Auftraggebers, seine sämtlichen Handlungen sind Handlungen des Auftraggebers; abgesehen von dem Vergütungsanspruch gibt es kein anderes Interesse des Angestellten.

Der Spediteur dagegen ist nichts weniger als ein Dienstverpflichteter, wie denn auch die Rechtssätze über das Dienstvertrags- und Auftragsrecht auch nur insoweit zur Anwendung kommen, als sie den Umständen nach passen. Das Wesentliche ist, der Spediteur handelt zwar im Interesse seines Auftraggebers, aber im eigenen Namen, und zwar in der Weise, daß er ausschließlich für sich handelt, und nicht einmal mittelbar für seinen Auftraggeber. Auch ein Angestellter kann unter Umständen einen Vertrag für seinen Geschäftsherrn im eigenen Namen abschließen, dann liegt aber immerhin noch, wirtschaftlich genommen, wenn auch nicht rechtlich, eine Stellvertretung vor. Davon kann aber beim Speditionsvertrage keine Rede sein.

Wer dem Angestellten eines anderen eine Provision zusagt, der muß wissen, daß dieser Angestellte nur Vertreter seines Dienstherrn ist und nur für diesen handeln darf, und daß es sogar ein Verstoß gegen seine Vertragspflichten, gegen seine Treupflicht gegenüber dem Dienstherrn ist, wenn er eine Provision auch nur annimmt, ohne dem Dienstherrn Kenntnis zu geben.

Wer einem Spediteur dagegen einen Sonderrabatt verspricht, der weiß sehr wohl, daß der Spediteur ihm gegenüber selbständiger Unternehmer ist und daß von einem Vertretungsverhältnis, wie beim Dienstverpflichteten, keine Rede sein kann. Es ist daher sehr gut möglich, daß besondere Rechtsbeziehungen zwischen dem Spediteur und dem Transportunternehmer bestehen, die in der Person des Spediteurs endigen und nicht weiter zurückgeführt werden dürfen bis auf dessen Auftraggeber.

Verlangt der Spediteur von dem Transportunternehmer einen besonderen Rabatt, so besteht dieser sein Rabattanspruch ganz unabhängig von dem Auftragsverhältnis zwischen seinem Auftraggeber und ihm selbst. Die Gewährung dieses Rabattes steht mit der Geschäftsbesorgung des Spediteurs in keinem Zusammenhange. Der Transportunternehmer will den Rabatt nicht auf den Auftrag als solchen gewähren, sondern er will ihn der Person des Spediteurs zuwenden; er würde ihn nicht jedem Dritten, der ihm vielleicht denselben Auftrag erteilt, gewähren.

Der Spediteur erlangt den Sonderrabatt daher nicht auf Grund der Geschäftsbesorgung von dem Auftraggeber, sondern auf Grund seiner persönlichen Rechtsstellung als Spediteur; und aus diesem Grunde ist er meiner Meinung nach auch nicht verpflichtet, den Sonderrabatt seinem Auftraggeber auszuhändigen oder diesem gegenüber zu verrechnen. Dr. jur. Eckstein.

Ist nachträgliche Frachterhöhung wegen Transportverteuerung zulässig?

In höherem Grade, als man es bei Ausbruch des Krieges erwartet hat, machen sich jetzt schon die Folgen des Krieges im Transportwesen bemerkbar. Eingearbeitete Angestellte sind eingezogen, Wagen, Pferde, Benzin beschlagnahmt, Versicherungskosten erhöht. Wenn Arbeiter überhaupt zu beschaffen sind, dann sind sie es nur für viel höhere Löhne. Deshalb ist es vielen Unternehmern überhaupt nicht möglich, die übernommenen Aufträge zu den vereinbarten Vergütungen auszuführen, wollen sie nicht selbst bei der Vertragserfüllung zusetzen. Sehr zweifelhaft ist es aber, welche Rechte sie gegenüber den Auftraggebern haben, ob sie insbesondere befugt sind, Frachten usw. entsprechend der Steigerung der Selbstkosten zu erhöhen.

Hält man sich streng an den Buchstaben des Gesetzes, so wäre keine Möglichkeit gegeben, dem Unternehmer zu helfen. Er hat sich vor dem Kriege zu der und der Leistung für die und die Gegenleistung verpflichtet; die Erfüllung bleibt möglich, wenngleich unter erhöhten Aufwendungen, nur im Falle der Leistungsunmöglichkeit aber läßt das Gesetz den Schuldner von seiner Pflicht zur Leistung frei werden. Folglich — so könnte man schließen, kann der Besteller nach wie vor unter den vereinbarten Bedingungen Vertragserfüllung verlangen.

Daß das Gesetz, wenn es wirklich zu dieser Folgerung zwänge, in höchst unbilliger Weise dem Unternehmer jeden Schutz versagen würde, hat die Rechtswissenschaft längst erkannt, und sie hat mit gutem Grunde versucht, aus dem Geist des Gesetzes Schutzbestimmungen herauszulesen, die buchstäblich nicht darin enthalten sind. Zwei Wege sind gegeben, um hier zu fruchtbareren und billigeren Ergebnissen zu gelangen.

Man kann entweder auf den Vertrag zurückgehen und durch Auslegung des Vertrages dahin kommen, dem Unternehmer keine Pflichten aufzubürden, die den Umständen nach ungerechtfertigt wären.

Mit gutem Rechte kann man sagen, daß die Parteien bei Abschluß des Vertrages nur ein gewisses Maß von Umständen im Auge haben, die die Vertragsleistungen beeinflussen können, und daß die Parteien gegenseitig nur diejenigen Pflichten übernehmen wollen, die in Hinsicht auf diese Umstände verkehrsüblich sind. Selbstverständlich muß jeder Unternehmer mit einer Verteuerung von Löhnen, Materialien, oder anderen Umständen rechnen, und er verpflichtet sich zur vertragsgemäßen Erfüllung ohne Rücksicht auf diese normalen Schwankungen der Konjunktur.

Mit so ungewöhnlichen Umständen, wie es der Ausbruch eines Krieges ist, rechnen die Parteien nicht, und es liegt jedenfalls nicht im Sinne des Unternehmers, daß er sich um jeden Preis zur Leistung verpflichtet, mag ihm die Leistung auch so viel erschwert werden, daß man der Grenze der Erfüllungsunmöglichkeit nahekommt.

Man kann dann sagen, daß der Unternehmer es übernimmt, mit den verkehrsüblichen Aufwendungen an Kraft, Kosten usw. den Vertrag zu erfüllen, daß er aber in Hinsicht auf so ungewöhnliche Umstände, wie es der Ausbruch eines Krieges ist, sich nicht zur unbedingten Lieferung verpflichtet.

Zu einem gleichen Ergebnis gelangt man auch bei einer gesunden Auslegung des Gesetzes. Das Gesetz will allerdings den Gegner so an die Verträge binden, daß die Erfüllung dieser Verträge auch gesichert ist. Restlos kann keine Gesetzgebung das durchführen, denn man kann einen Schuldner z. B. nicht zwingen, einen Vertrag zu erfüllen, wenn ihm die Leistung unmöglich ist. Unter diesen Umständen ist der Schuldner auch zur Erfüllung nicht verpflichtet, selbst wenn das Gesetz eine besondere Bestimmung nicht enthielte.

Nun kann man nicht annehmen, daß das Gesetz bei Erschwerung der Leistung den Schuldner an seine Verpflichtung binden will bis zu demjenigen Punkte, an dem die Unerschwinglichkeit der Leistung in Leistungsunmöglichkeit übergeht. Wenn das Gesetz vielmehr sagt, daß bei Leistungsunmöglichkeit der Schuldner von der Verpflichtung der Leistung frei wird, so kommt darin vielmehr ein allgemeiner Gesichtspunkt zum Ausdruck: das Gesetz kann und will den Schuldner nicht an die Verpflichtung ketten, wenn es den Umständen nach ungerechtfertigt wäre.

Man muß daher eine Lücke des Gesetzes annehmen. Geregelt sind die Fälle des normalen Geschäftsverkehrs und derjenigen Leistungserschwerung, die innerhalb der normalen Umstände liegt, d. h. diejenige Leistungserschwerung, die durch die Schwankung der Konjunktur bedingt ist. Geregelt ist ferner der andere extremste Fall, daß dem Schuldner die Leistung schlechthin unmöglich wird.

Ueber die Fälle, die in der Mitte liegen, daß die Leistung sich erschwert, nicht aber in dem Maße, daß die Erschwerung einer Unmöglichkeit gleichkommt, schweigt das Gesetz, und diese Lücke läßt sich dem Geiste des Gesetzes nach nur in der Weise ausfüllen, daß man einen allmählichen Uebergang von dem gewöhnlichen Fall bis zu dem extremsten Fall der Leistungsunmöglichkeit annimmt, mit anderen Worten: da die Leistung möglich bleibt, ist auch der Lieferant zur Erfüllung verpflichtet, aber nicht unbedingt verpflichtet; er kann vielmehr die Leistung verweigern, solange sich der Besteller nicht zur Uebernahme der Mehrkosten verpflichtet.

Es gehört allerdings eine etwas freiere Rechtsauffassung dazu, um dieses gesunde Ergebnis zu billigen. Aber es ist zu hoffen, daß die Rechtsprechung diesen Weg beschreitet.

Die oben aufgeworfene Frage kann daher mit gutem Grunde zugunsten des Unternehmers beantwortet werden. Der Unternehmer ist berechtigt, die Preise insoweit zu erhöhen, als er durch eine wesentliche Verteuerung des Betriebes über das gewöhnliche, vorausgesetzte Maß hinaus außerstande sein würde, Verträge noch mit Gewinn zu erfüllen. Dr. jur. Eckstein.

Kleine Mitteilungen

Die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Oktober 1915. Das „Reichsarbeitsblatt" veröffentlicht auf Grund der ihm von den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zugegangenen Berichte die nachfolgende Uebersicht über die Lage der Binnenschiffahrt im Monat Oktober: Der lebhafte Verkehr in der Rheinschiffahrt hielt den Monat Oktober hindurch nicht nur an, sondern nahm sogar noch einen weiteren Aufschwung. Die Frachten erreichten einen während des Krieges noch nicht verzeichneten Hochstand, welcher auf einen außerordentlichen Mangel an Laderaum zurückzuführen war, der einerseits in den umfangreichen, an den hiesigen Häfen anrollenden Kohlensendungen von den Zechen und andererseits in der geringen Ausnutzungsmöglichkeit der Schiffsgefässe infolge Kleinwassers seine Ursachen hatte. Die durch den Kleinwasserstand hervorgerufenen Schwierigkeiten traten im Verlauf des Monats immer deutlicher zutage und kamen auch in starker Nachfrage nach Schleppkraft zum Ausdruck, da die tiefliegenden Dampfer entweder den Betrieb ganz einstellen mußten oder aber ihre Fahrten nur bis St. Goar ausdehnen konnten, so daß zur Bewältigung des größten Teiles des Verkehrs in der Hauptsache nur noch die Raddampfer voll ausgenutzt werden konnten. Infolgedessen zogen auch die Schleppsätze wesentlich an. Der Mangel an geeigneter Schiffsbemannung hielt an, so daß die Wiederinbetriebstellung seit Kriegsbeginn stillgelegter Fahrzeuge, welche im Hinblick auf die größere Beschäftigungsmöglichkeit wohl wieder in Fahrt hätten gesetzt werden können, schon wegen Mangels an geeignetem Personal unterbleiben mußte.

Die Neckarschiffahrt ist im Monat Oktober durch den niedrigen Wasserstand des Neckars sehr ungünstig beeinflußt worden. An der Hälfte der Tage mußte der Schleppbetrieb ganz ruhen. Die wenigen Arbeitkräfte fanden teilweise in der Schiffahrt auf dem Rhein und teilweise in anderen gewerblichen Betrieben Verwendung.

Der Schiffahrtsbetrieb auf der Elbe wurde durch das am Anfang des Monats Oktober einsetzende Hochwasser in hohem Maße beeinflußt. Das Hochwasser erreichte namentlich in Böhmen und Sachsen einen außergewöhnlichen, seit Jahren nicht beobachteten Stand. Der Schiffahrtsverkehr mußte infolgedessen auf etwa acht Tage gänzlich eingestellt werden. Erst um die Mitte des Monats, nachdem die Hochwasserwelle sich einigermaßen verlaufen hatte, konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden. Ebenso war auch der Umschlagverkehr in Böhmen infolge Ueberschwemung der Umschlagstellen vollständig unterbunden, und auch in Sachsen waren einzelne Umschlagplätze überflutet. Auch nach Freiwerden der Einladestellen in Böhmen war der Umschlag im Talverkehr geringfügig, da es namentlich für die Kohlenausfuhr wiederum an Wagen mangelte. Die Kohlenbestellungen nach der Elbe waren daher außergewöhnlich gering, und auch sonst kamen nur unbedeutende Mengen zur Verschiffung, da es an den im Herbst hauptsächlich zur Verladung kommenden Ausfuhrgütern (Zucker und Getreide) mangelte. Demgegenüber hat sich an den österreichischen Umschlagplätzen infolge andauernden Zuzugs außergewöhnlich viel leerer Raum angesammelt, auf dessen Beladung in absehbarer Zeit nicht zu rechnen ist. Es sind daher auch zum Teil leere Kähne wieder talwärts zurückgegangen, um an anderen Plätzen Ladung zu nehmen. Auch die Talverschiffungen ab Sachsen und von der Mittelelbe waren nicht umfangreich. Ueber den Güterverkehr bergwärts ist nichts Neues zu berichten.

Auf den märkischen Wasserstraßen hat der Verkehr in dem sonst verkehrsbelebtesten Monat Oktober keinen besonderen Umfang erreicht.

Zu Anfang Oktober setzte auf der Oder Hochwasser ein, wodurch der Schiffahrtsverkehr etwa 14 Tage hindurch gestört wurde. Hierzu kam dann noch der Brückeneinsturz in Fürstenberg, der ebenfalls eine Behinderung im Gefolge hatte. Der Verkehr zwischen Elbe und Mark war auch weiterhin schwach, obgleich jetzt Beförderungen landwirtschaftlicher Erzeugnisse begannen, u. a. wird Zucker von Ketzin und Genthin nach Magdeburg und Hamburg usw. verladen. Der Verkehr von der Oder her aber, in dem ja fast ausschließlich Kohlenbeförderungen zu verzeichnen sind, setzte erst gegen Ende des Monats wieder ein. Die kurze Kälteperiode am Monatsschluß hatte keine Folgen. Zwischen Stettin und Berlin war und ist der Verkehr in der Beförderung von Zucker, Heringen, Kaufmannsgütern lebhaft, er vollzieht sich größtenteils mit Dampfern; der Güterdampferverkehr zwischen Breslau und Magdeburg mit Berlin ist einigermaßen lebhaft, derjenige Hamburg—Berlin weiter gering.

Ein Schifferlied.

Unsere Literatur ist an Schifferliedern nicht gerade reich. Indes gibt es ihrer eine ganze Anzahl, die den Schiffern geläufig sind und an Bord unserer Kähne unter Begleitung der Ziehharmonika gesungen werden. Im nachstehenden geben wir ein älteres Schifferlied als Probe dieser Art Dichtung wieder. Aus dem Empfinden und Gefühl des Schifferstandes ist es entstanden; in seinem poetischen Wert steht es hinter dem Streben des Dichters, Schiffahrt und Schifferberuf zu preisen, allerdings zurück. In seinem frischen Empfinden trifft es aber als Berufslied den richtigen Ton.

Der Anlaß, es hier wiederzugeben, fällt mit den Zeitereignissen zusammen. Gelegentlich der behördlich angeordneten Metallsammlung ward eine gravierte Kupferplatte mit der Darstellung eines Spreekahnes und darunterstehendem Schifferliede dem Märkischen Museum zum Kauf angeboten. Um die kulturgeschichtlich belangreiche Platte vor der Vernichtung zu bewahren, erwarb sie der rührige Kustos des genannten Museums, Professor Dr. Pniower, für dessen Sammlungen.

Wir sehen auf der Platte, die etwa aus der Mitte des vorigen Jahrhunderts stammen dürfte, in sauberer Zeichnung einen großen Kahn mit geblähtem Sprietsegel und viereckigem Vor-

segel in rauschender Fahrt. An Bord der Schiffer mit seinen Leuten in voller Betätigung. Vom Topp weht die preußische Flagge, weiß mit zwei schwarzen Randstreifen, in der Mitte der Adler auf Lorbeerzweigen. Im Hintergrund die Stadt Köpenick mit Kirche, Schloß und Dahmebrücke, zur Linken Windmühlen. Darunter das Schifferlied, das wir nachstehend in der Schreibart des Originals folgen lassen:

Der Schiffer und der Steuermann, auch Bothsmann sollen leben,
Und was man Ihn auch wünschen kann, dieß sei Ihn auch gegeben,
Sieht man die bunten Wimpel weh'n, die Segel voller Winde steh'n;
Ist daß nicht eine Freude, o könnt' ich, könnt' ich Schiffer sein,
Ich hüpfte in den Kahn hinein und ließe Erde Erde sein,
Und fahr' in Gottes Namen, daheim, daheim.
Ich bringe ohne Sorgen, mein frohes Leben hin
Und freu' mich alle Morgen, daß ich ein Schiffer bin,
Schiffer segeln fort. — Lieben hier und dort;
Du aber bist die Eine, mit die ich's redlich meine,
Ja mein lebelang, viel Wasser, guten Wind,
Fährt der Schiffer ganz geschwind, nun Ihr Schiffer Alle,
Laßt uns froh und fröhlich sein, beim guten Bier und Brannte-wein,
Denn ohne Mädchen, Bier und Branntewein, mag ich kein Schiffer sein.

Ja was den Schiffern glücklich macht,
Das sei den Schiffern zugedacht;
Der Himmel laß den Schiffer
Bis zu den spätsten Jahren,
Die schönsten Freuden dieser Welt erfahren;
Da bei empfehl ich allen Schiffern mich
Zur besten Freundschaft ewiglich.

Chr. Voigt.

Vereins-Nachrichten

Charlottenburger Schifferverein E. V. In der am 25. November stattgehabten Vorstandssitzung unter der Leitung des Herrn Ganskow wurde mitgeteilt, daß die Brotversorgung der Schiffer jetzt für das ganze Reich einheitlich sei, daß also die Brotkarten und Ausweise in allen Bundesstaaten gelten und dort zu haben sind. Es soll aber an zuständiger Stelle nochmals dahin gewirkt werden, zu veranlassen, daß die Ausgabestellen auch die Zusatzbrotkarten ausgeben, da sich die Schiffer deswegen unmöglich an ihre Heimatbehörde wenden können. Weiter wurde darüber berichtet, daß die in Stettin liegenden Schiffer unter einer gänzlich unzureichenden Petroleumversorgung zu leiden haben, und es wurde beschlossen, an zuständiger Stelle für eine Verbesserung dieser Verhältnisse einzutreten.

Märkischer Schifferverein, Sitz Berlin. In der Versammlung vom 3. Dezember unter dem Vorsitz des Herrn Brandenburg wurde beschlossen, auch weiterhin eine größere Vertretung der Schiffahrt in der Hafendeputation zu erstreben. Weiter wurde die Fortsetzung des Petroleumbezuges beschlossen. Sodann beschäftigte man sich mit den Metallbeschlagnahmen, worüber Rücksprachen des Vorstandes mit den zuständigen Stellen stattgefunden haben, aus denen hervorging, daß den Schwierigkeiten Rechnung getragen wird, wogegen es sich empfiehlt, die erforderten Meldungen prompt zu erstatten. Die vermehrte Einberufung von Mannschaften hat Veranlassung zu erneuten Schritten gegeben, die einen gewissen Erfolg erhoffen lassen. Weiter gelangte zur Besprechung, daß sich neuerdings bei der Strompolizei das Bestreben zeigt, die Schleppdampferführer für die Uebertretungen der Schleppanhangsführer verantwortlich zu machen, und es wurde beschlossen, an zuständiger Stelle auf die hieraus erwachsenden Unzuträglichkeiten aufmerksam zu machen.

Hauptversammlung des Vereins zur Schiffbarmachung der Ruhr. Witten, 27. November. Die diesjährige Hauptversammlung des Vereins zur Schiffbarmachung der Ruhr erfreute sich trotz der Kriegszeit eines guten Besuches. In der Begrüßungsansprache gedachte der Vorsitzende, Erster Bürgermeister Laue-Witten, u. a. mit warm empfundenen Worten der auf dem Felde der Ehre gefallenen Mitglieder. An Stelle dieser und der sonst ausgeschiedenen Herren wurden Landrat Dr. Brandt-Essen, Landrat v. Trebra-Hagen und Syndikus Dr. Keibel-Bochum in den Ausschuß gewählt, zum Rechnungsführer wurde Stadtrat Tietmann-Witten bestellt. Den Geschäftsbericht erstattete sodann der Geschäftsführer des Vereins, Dr. Ismer. Nach demselben ist die Entwicklung des Vereins in der ersten Hälfte des Jahres 1914 weiter sehr günstig gewesen (123 neue Mitglieder mit rund 2000 M Jahresbeiträgen traten bei), während seit August 1914 begreiflicherweise die kriegerischen Ereignisse in den Vordergrund traten. Seit Oktober d. J. ist indes die Vereinstätigkeit wieder tatkräftig aufgenommen worden, da es nicht länger angängig erschien, ein Projekt von derartiger Bedeutung für das Ruhrgebiet länger ruhen zu lassen. Die Pressepropaganda wurde in der alten bewährten Weise fortgeführt, gleichzeitig fand ein ausgedehnter Versand der Vereinsdrucksachen, insbesondere der neuen Denkschrift über die Ruhrkanalisierung statt; letztere wurde auch allen in Frage kommenden Behörden unterbreitet. Der sonstige Schriftverkehr hat infolge der größeren Ausdehnung des Verbandes ebenfalls beträchtlich zugenommen.

Besonders rege war im Sommer 1914 die Versammlungstätigkeit, eine ganze Reihe größerer und kleinerer Versammlungen wurde im Flußgebiet abgehalten, in denen der Berichterstatter über die Ruhrkanalisierung referierte. Gelegentlich einer Tagung des Verbandes der Haus- und Grundbesitzervereine an der Ruhr in Steele wurde eine Entschließung angenommen, in welcher die Kanalisierung der Ruhr als außerodentlich dringlich bezeichnet wurde, desgleichen bei einer Mittelstandstagung in Hattingen. In der Werdener Versammlung wurden Bedenken geäußert, daß das Landschaftsbild durch den Kanal beeinträchtigt würde; diese werden jedoch in einer besonderen Sitzung unter Zuziehung der technischen Beiräte des Vereins zerstreut werden. Auch in der Versammlung in Mülheim bekundete sich ein reges Interesse für die Weiterführung des Kanals über Mülheim hinaus. Die fast fertiggestellte Kanalisierung der unteren Ruhr wird ja ganz zweifelsohne wirtschaftlicher, wenn diese Kanalstrecke auch die Frachtmengen für die mittlere Ruhr passieren. — Kleinere Versammlungen, die ebenfalls recht gut besucht waren, fanden sodann auch in Dahlhausen, Linden, Stiepel und Herbede statt. Weiter wurden Verhandlungen mit den beteiligten Industrien über die Anlage von Werkhäfen und Lageplätzen geführt. Bei diesen ganzen Veranstaltungen war der Eindruck vorherrschend, daß man überall im Flußtal die Vereinsbestrebungen mit außerordentlichem Interesse verfolgt und im Bau des Ruhrkanals die einzige Möglichkeit zur wirtschaftlichen Gesundung des Flußgebietes erblickt.

Die Stellungnahme der Königlichen Staatsregierung zu der Vereinsarbeit war auch weiterhin eine sehr wohlwollende und fördernde, wie sie ja bereits im Abgeordnetenhaus im Jahre 1908 durch den Herrn Unterstaatssekretär zugesagt wurde. Im Frühjahr 1914 wurde der technische Entwurf für die Ruhrkanalisierung mit dem Wirtschaftlichkeitsnachweis eingereicht, und zwar zur Beschleunigung gleich in fünffacher Ausführung an sämtliche in Frage kommenden Dienststellen. Die landespolizeiliche Prüfung hat sich, wohl infolge des Krieges, etwas verzögert, weshalb jetzt seitens des Vereins daran erinnert wird. Ein weiteres hocherfreuliches Ergebnis war die Bereisung des Ruhrtales durch eine Ministerialkommission im Sommer 1914, von welcher die maßgebenden Persönlichkeiten hoffentlich den Eindruck mitgenommen haben, daß die Kanalisierung technisch durchführbar und wirtschaftlich rentabel ist.

Die fernere Vereinstätigkeit wird sich zunächst auf eine nochmalige Prüfung des Wirtschaftlichkeitsnachweises erstrecken, da man von anderer Seite die diesbezüglichen Erhebungen aus den Jahren 1907 und 1911 als heute nicht mehr richtig bezeichnet. Durch Vermittlung der Ruhrgemeinden werden den Frachtinteressenten wiederum Fragebogen zugehen, deren schleunige und vollständige Ausfüllung im dringendsten Interesse aller Beteiligten liegt. — Jedenfalls läßt sich schon heute sagen, daß der voraussichtliche Anfangsverkehr auf dem schiffbar gemachten Flusse immer noch weit größer ist, als dies bei den meisten preußischen Wasserstraßen der Fall war. Im Ruhrtal ist eben noch ein guter, fester Stamm alteingesessener Industrien vorhanden, der anderwärts vielfach erst durch die neue Wasserstraße geschaffen werden mußte. Zu diesem Anfangsverkehr kommt dann noch mit Sicherheit die zu erwartende Verkehrssteigerung nach Eröffnung der Schiffahrtsstraße, da es sich beim Ruhrtal als der Wiege des rheinisch-westfälischen Industriegebietes ja nur darum handelt, die ehedem blühenden Industrien durch Schaffung eines billigen Verkehrsweges neu zu beleben und zur alten Blüte zurückzuführen. Die ferneren Aussichten auf Verwirklichung der Vereinsbestrebungen hängen gänzlich von dem Ausgang des gegenwärtigen Krieges ab. Redner schloß daher mit dem Wunsche, daß unser Vaterland in diesem gewaltigen Völkerringen auch finanziell so günstig abschneiden möge, daß es gleich nach Friedensschluß an so große und wichtige Aufgaben wie die Ruhrkanalisierung herangehen kann. Die günstige Rückwirkung auf das wirtschaftlich zurückgehende Ruhrtal mit seiner nach Hunderttausenden zählenden Bevölkerung und seinen reichen Kohlenschätzen wird auf dem Fuße folgen!

Den Bericht des Rechnungsprüfungsausschusses erstattete sodann Kommerzienrat Müllensiefen-Witten; derselbe zeigte auch nach der finanziellen Seite die günstige Weiterentwicklung des Vereins trotz der Kriegszeit. Dem Kassenwart wurde darauf Entlastung erteilt. — In der sich anschließenden Aussprache wiesen einige Vertreter der Hagener Gegend auf die Weiterführung des Ruhrkanals über Witten hinaus hin. Der Vorsitzende sagte eine nochmalige Prüfung dieser Frage zu.

Verein der Dampfschiffsbesitzer und Führer auf den Märkischen Wasserstraßen E. V. zu Berlin. In der am 12. November unter dem Vorsitz des Herrn Hertzer stattgehabten Sitzung wurde von der Bekanntmachung der militärischen Dienststellen Schlesiens betreffend Kontraktbruch von Mannschaften Kenntnis genommen. Weiter wurde die Kammergerichtsentscheidung betreffend Betrachtung von Schleppzügen als nautische Einheit und demgemäß Haftbarmachung des Dampferführers für die Mannschaft der Anhangskähne besprochen und beschlossen, eine Aenderung der Polizeiverordnung zu erstreben. Sodann wurde der Petroleumbedarf bis Ende dieses Jahres festgesetzt und weiter die Anregung ausgesprochen, daß, da die rote Laterne an der Treptower Brücke durch den Rettungsring beeinträchtigt werde, dieser wo anders angebracht werden müsse. Der Verein wird jetzt feststellen, welche Dampfer infolge Einberufung ihrer Besitzer zum Heeresdienst stilliegen, und er wird ferner an einer demnächstigen Besprechung beim Wasserbauamt Eberswalde teilnehmen, in welcher die Frage der Zuweisung fester Liegeplätze für die Schleppdampfer im Hohenzollernkanal gegen Erhebung einer Jahresgebühr erörtert werden soll.

Für die Aufbewahrung unverlangter Manuskripte übernimmt die Schriftleitung keine Verpflichtung. — Die Auszahlung der Schriftstellerhonorare an die Mitarbeiter erfolgt jedesmal sofort nach Erscheinen der betreffenden Nummer.

Bekanntmachung.

Nachdem der Mittel-(Dreh-) Pfeiler an der alten Drehbrücke im Zuge der Lehrter Eisenbahn zu **Spandau** abgebrochen worden ist, wird bis nach erfolgtem Abbruch der beiden Strompfeiler für den Schiffsverkehr durch die verbliebenen drei Oeffnungen das Folgende bestimmt:

a) auf der **Talfahrt** darf nur die **mittlere**, durch rautenförmige, eine schwarz und weisse (rechts) und eine rot und weisse (links) an den Köpfen der Leitwerke befestigte Tafeln bezeichnete Oeffnung durchfahren werden;

b) auf der **Bergfahrt** darf nur die **östliche**, durch ebensolche Tafeln bezeichnete Oeffnung durchfahren werden;

c) bei Nacht erfolgt die entsprechende Bezeichnung zu a) und b) je durch eine **rote** (rechts) und eine **grüne** (links) an den Köpfen der Leitwerke angebrachte Laterne;

d) die **westliche Oeffnung** ist für den allgemeinen Schiffsverkehr **ganz gesperrt;** sie darf nur von Ruderbooten und Handkähnen durchfahren werden.

Potsdam, den 16. November 1915.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstrassen.
I. V.:
gez. **v. Gröning.**

Bekanntmachung
betr. Betrieb einer Dampffähre.

In **Spandau** bei km 0,66 der Spree-Oder-Wasserstrasse ist eine **Dampffähre in Betrieb genommen worden.** Ober- und unterhalb der Fährstelle sind Tafeln aufgestellt mit der Vorschrift:

„Achtung, Fähre. Signal geben!“

Die Schiffahrttreibenden werden hierauf aufmerksam gemacht mit dem Hinweis darauf, dass die Fähre Lichter führt wie ein freifahrendes Dampfschiff, nicht wie sonstige Fährgefässe.

Potsdam, den 25. November 1915.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstrassen.
I. V.:
gez. **v. Gröning.**

Bekanntmachung.

Für **Schiffahrt** und **Flösserei** werden **gesperrt:**

vom 3. bis 31. Januar 1916

die Schleuse Parey und die Ortsschleuse Hohensaaten zur Ostoder.

Potsdam, den 5. November 1915.

Der Regierungspräsident
als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstrassen.
I. V.:
gez. **v. Gröning.**

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.

XXII. Jahrgang 1915
Heft 23/24
Dezember

47. Jahrgang der „Mitteilungen des Zentral-Vereins“

ZEITSCHRIFT FÜR BINNEN-SCHIFFAHRT

Herausgegeben vom Zentral-Verein für deutsche Binnen-Schiffahrt
Vorsitzender: Geheimer Regierungsrat Professor Oswald Flamm

Die „Zeitschrift für Binnen-Schiffahrt“ ist gleichzeitig Organ der nachstehenden Vereinigungen:

1. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Verband für Binnenschiffahrt.
2. Bremer Kanal-Verein zu Bremen.
3. Concessionirter Sächsischer Schiffer-Verein zu Dresden.
4. Hamburger Verein für Flußschiffahrt zu Hamburg.
5. Linksemsische Kanal-Genossenschaft zu Lingen a. d. Ems.
6. Internationale Vereinigung zur Förderung der Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee (mit dem Sitze in Konstanz).
7. Kanal-Verein Berlin—Leipzig.
8. Neckar—Donau-Kanal-Comité mit dem Sitze in Stuttgart.
9. Nordostschweizerischer Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee zu Goldach (Schweiz).
10. Nordwestdeutscher Kanal-Verein zu Oldenburg i. Gr.
11. Ostdeutscher Fluß- und Kanalverein mit dem Sitze in Bromberg.
12. Ostpreußischer Provinzial-Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt zu Königsberg i. Pr.
13. Pommerscher Binnenschiffahrts-Verein mit dem Sitze in Stettin.
14. Provinzial-Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in der Provinz Posen zu Posen.
15. Schlesischer Provinzial-Verein für Fluß- und Kanalschiffahrt mit dem Sitze in Breslau.
16. Schiffahrtsverein Magdeburg zu Magdeburg.
17. Verband für Kanalisierung der Mosel und der Saar mit dem Sitze in Trier.
18. Verein für Schiffbarmachung der Lippe mit d. Sitze in Hamm i. W.
19. Verein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt für Niedersachsen mit dem Sitze zu Hannover.
20. Verein zur Schiffbarmachung der Werra mit dem Sitze in Hannover.
21. Verein zur Schiffbarmachung der Ruhr, Witten a. d. Ruhr.

Amtliche Bekanntmachungen und Verordnungen der zuständigen Wasserbaubehörden gehen der Zeitschrift zur Veröffentlichung regelmäßig zu

Verantwortlicher Schriftleiter: Dr. Grotewold, Charlottenburg, Kantstraße 140

Kommissions-Verlag: RUDOLF MOSSE, BERLIN SW 19, Jerusalemer Straße 46-49

Alleinige Inseraten-Annahme: Annoncen-Expedition Rudolf Mosse, Berlin SW, Breslau, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a. Main, Hamburg, Köln a. Rhein, Leipzig, Magdeburg, Mannheim, München, Nürnberg, Straßburg i. Els, Stuttgart, Prag, Wien, Basel, Zürich

Inhalts-Verzeichnis:


DEMAG
DEUTSCHE MASCHINENFABRIK A.G.
5 PORTALKRANE
1,5 Tonnen Tragkraft, 14,34 m Ausladung, 16 m Rollenhöhe,
4,5 m Portalspannweite, 26 m Hubhöhe
SOFORT AB LAGER LIEFERBAR
Die Krane gemäss der obigen Abbildung lagern fertig in unsern Werkstätten. Da infolge des Krieges ihre Ablieferungstermine beträchtlich hinausgeschoben wurden, können die Krane sofort geliefert werden. Interessenten erhalten auf Wunsch bereitwilligst nähere Auskunft.
HAFEN- UND VERLADE-ANLAGEN
DUISBURG

Eigentum des „Zentral-Vereins für deutsche Binnen-Schiffahrt“ zu Charlottenburg, Kantstr. 140. — Für den Inseratenteil verantwortlich: Johannes Selge, Berlin-Friedenau. — Druck und Kommissions-Verlag: Rudolf Mosse, Berlin SW 19, Jerusalemer Strasse 46-49.









